ОГЛАВЛЕНІЕ.

ЧАСТЬ I.

Торговля Россіи съ Китаемъ (безъ Монголіи).

ЧАСТЬ II.

Русская торговля и промышленность внутри Китая.



Торговля Россіи съ Китаемъ

(безъ Монголіи).





ГЛАВА I.

Внѣшняя торговля Китая.

Производя въ избыткѣ противъ потребности населенія страны шелкъ, бобы, чай, зерновые продукты, скотъ, сырье и многое другое, Китай ведетъ ими обширную отпускную торговлю. Съ другой стороны, имѣя крайне слабо развитую обрабатывающую промышленность, онъ представляетъ значительный рынокъ для сбыта чужеземныхъ привозныхъ товаровъ фабричнаго производства. Обороты по внѣшней торговлѣ Китая (безъ Монголіи) съ 1906 г. по 1911 г. видны изъ слѣдующей таблицы:

Годы.	Стоимость ввоза.	Стоимость вывоза.	Оборотъ внѣшней торговли.
	Въ милліонахъ	рублей.	
1906	533,4	307,5	840,8
1907	541,3	343,7	885,0
1908	512,9	359,4	872,3
1909	544,9	441,6	981,5
1910	602,7	493,8	1096,5
1911	612,9	490,5	1103,4

Такимъ образомъ, за исключеніемъ неудачнаго для развитія внѣшней торговли 1908 года, отчетный періодъ далъ увеличеніе торговаго баланса на 262,6 мил. рублей, что составило прирость почти на 35 %. Для страны, гдѣ желѣзнодорожная сѣть растетъ до крайности медленно, гдѣ промышленность развивается туго и гдѣ вообще хозяйственная жизнь не находитъ сильныхъ импульсовъ такой результатъ надо признать весьма удовлетворительнымъ. Вообще слѣдуетъ замѣтить, что всюду за предѣлами

Китая объ его экономическомъ положеніи думаютъ хуже, чѣмъ оно есть въ дѣйствительности. Жизнеспособность Китая, какъ рынка для привозныхъ товаровъ, едва ли не лучше всего можетъ быть доказана тѣмъ, что бурный въ политическомъ отношеніи 1911 годъ ознаменовался не упадкомъ, а даже нѣкоторымъ увеличеніемъ ввоза въ страну иностранныхъ товаровъ. Это свидѣтельствуетъ, во-первыхъ, о ничуть неподорванныхъ покупныхъ средствахъ націи, во-вторыхъ, о томъ, что даже революція не нарушила правильнаго, въ общемъ, хода торговли въ этой странѣ. Наблюдался застой промышленности, но не торговли. По мѣрѣ развитія горной и фабричной промышленности въ этой странѣ она въ предшествовавшіе годы предъявляла требованія на привозные изъ др. странъ лѣсные матеріалы для крѣпленія шахтъ, на машины, на хлопокъ, на краски, на металлы, на желѣзнодорожныя принадлежности и т. д. Постепенно наростая, къ 1910 году ввозъ означенныхъ товаровъ достигъ рекордныхъ цифръ и стоимости, что свидѣтельствовало о непрерывномъ развитіи китайской промышленности. Но въ 1911 году послѣдовало рѣзкое паденіе ввоза, что слѣдуетъ признать за признакъ регресса въ промышленномъ развитіи страны. Приводимъ цифры, иллюстрирующія сказанное положеніе:

	Ввозъ изъ за границы. Въ милл. рублей. 1910 г.	1911 г.
Хлопокъ	6,8	1,2
Краски	21,4	17,7
Машины и ихъ части	13,9	10,9
Лѣсъ	8,2	6,7
Желѣзо и сталь	12,9	11,7

Ввозъ же большинства товаровъ, не имѣющихъ отношенія къ промышленности, напротивъ, усилился. Такъ, мануфактуры было привезено больше на 12 м. р., керосина на 9 милл. руб. и т. д. Въ годъ революціи сильно сократился только ввозъ опіума, но это признакъ скорѣе положительный, чѣмъ отрицательный, свидѣтельствующій о стремленіи къ отрезвленію націи и усиленію ея работоспособности, что ведетъ лишь къ успѣхамъ ея экономическаго развитія.

Въ зависимости отъ степени участія отдѣльныхъ провинцій Китая въ революціонномъ движеніи ввозъ товаровъ сократился въ однихъ портахъ и увеличился въ другихъ.

Вотъ цифры, показывающія ввозъ *иностранныхъ* товаровъ черезъ отдѣльные пункты:

Группа портовъ, черезъ которые ввозъ увелич.	1910 г.	1911 г.
	Въ милл. таэлей.	
Шанхай	53,1	81,1
Границы Маньчжуріи . .	57,6	68,0
Порта Шандуня	28,7	29,0
Группа портовъ, черезъ которые ввозъ уменьш.		
Порта пров. Чжили . . .	58,2	55,9
„ по р. Янцзы . . .	98,0	94,5
„ Центральн. Китая	17,2	15,5
„ Южнаго Китая . .	150,2	130,1

Передвиженіе *національныхъ* товаровъ изъ порта въ портъ въ однихъ случаяхъ тоже увеличилось, а въ др. случаяхъ оно, напротивъ, уменьшилось, а именно:

Группа портовъ, черезъ которые ввозъ увелич.		
Шанхай	24,9	26,0
Границы Маньчжуріи . .	15,5	15,7
Порта Шандуня	12,2	13,9
„ Центр. Китая . .	9,7	12,0
„ Провинц. Чжили	23,1	27,5
Группа портовъ, черезъ которые ввозъ уменьш.		
Порта по р. Янцзы . . .	38,6	34,6
„ Южнаго Китая . .	61,3	51,1

Такимъ образомъ, упадокъ торговли какъ иностранными, такъ и національными товарами происходилъ глав-

нымъ образомъ въ бассейнѣ Янцзы и на Югѣ Китая, гдѣ политическія страсти бушевали наиболѣе сильно.

Анализъ отдѣльныхъ цифръ торговаго баланса также убѣждаетъ въ сравнительной благопріятности экономическаго положенія Китая. Внѣшняя торговля Китая, правда, имѣетъ одинъ постоянный признакъ, говорящій не въ пользу ея выгодности. Это—пассивность торговаго баланса (превышеніе ввоза надъ вывозомъ), считаемая экономистами за угрозу благосостоянію государства, обладающаго такимъ признакомъ. Но Китай чрезвычайно быстро и настойчиво идетъ къ тому, чтобы его торговый балансъ изъ пассивнаго превратился въ активный. Цифры, выражающія разницу между стоимостью товаровъ, ввозимыхъ въ Китай изъ заграницы, и стоимостью вывозимыхъ изъ Китая заграницу, понижались въ пятилѣтіе 1906—1910 г. слѣдующимъ образомъ:

Годы.	Балансъ.	Разница въ пользу ввоза.
	Въ милл.	рублей.
1906	840,8	225,9
1907	885,0	197,6
1908	872,3	163,5
1909	981,5	103,3
1910	1096,5	108,9

Такимъ образомъ пять лѣтъ тому назадъ разницу въ пользу стоимости ввоза составляла 225,9 мил. рублей или около 30 % суммы баланса, а къ концу пятилѣтія лишь 103—109 милл. рублей или около 10 %. Столь небольшая разница легко можетъ исчезнуть въ какіе нибудь три—четыре года. Если 1911 годъ оказался неблагопріятнымъ, то причину надо искать въ исключительныхъ обстоятельствахъ, сопровождавшихъ этотъ годъ.

Расширеніе внѣшней торговли Китая должно послѣдовать въ ближайшее время въ обоихъ направленіяхъ, т. е. какъ по импорту, такъ и по экспорту. Успѣху импорта поможетъ усвоеніе китайскою націею принциповъ европейской цивилизаціи, новыхъ формъ жизни и пріемовъ

труда, вызвавъ усиленный спросъ на привозные товары вплоть до той поры, пока въ Китаѣ не разовьется собственная обрабатывающая промышленность, для чего потребуются десятилѣтія. Покупная же способность должна наростать по мѣрѣ оборудованія страны желѣзнодорожною сѣтью, которая облегчитъ вывозъ туземныхъ продуктовъ на внѣшніе рынки. Усиленію ихъ вывоза, т. е. выгодной для производителей реализаціи, мѣшаетъ главнымъ образомъ бездорожье.

Какое могущественное вліяніе на развитіе торговли въ Китаѣ имѣютъ желѣзныя дороги и появленіе въ ихъ полосѣ иностранныхъ импортеровъ и экспортовъ, объ этомъ весьма краснорѣчиво свидѣтельствуютъ успѣхи торговли Маньчжуріи—единственной области Китая, сравнительно хорошо оборудованной рельсовыми путями и гдѣ иностранцы могли развить дѣятельность внутри страны, тогда какъ въ прочихъ провинціяхъ ихъ дѣятельность ограничена предѣлами портовыхъ городовъ. Эту окраину китайскіе таможенные отчеты уже въ теченіе ряда лѣтъ ставятъ въ примѣръ всѣмъ провинціямъ по успѣшности хода торговли. Такой же отзывъ находимъ и по отношенію къ 1911 году. Вотъ цифры, давшія поводъ къ подобному отзыву:

Годы.	Ввозъ.	Вывозъ.	Балансъ.
	Въ	милліонахъ	рублей.
1906	38,6	18,8	57,4
1907	47,8	34,3	82,1
1908	65,8	58,6	124,4
1909	83,3	101,3	184,6
1910	95,0	104,3	199,3
1911	110,6	120,2	230,8

Такимъ образомъ, за шесть лѣтъ ввозъ товаровъ въ Маньчжурію увеличился втрое, вывозъ маньчжурскихъ продуктовъ въ др. страны—въ шесть разъ, торговый балансъ сдѣлался давно активнымъ, при чемъ не было ни одного года, когда бы ростъ ввоза или вывоза пріостановился подъ вліяніемъ какихъ либо причинъ. При этомъ слѣдуетъ отмѣтить, что ввозъ съ каждымъ годомъ увели-

чивается за счетъ главнымъ образомъ иностранныхъ, а не китайскихъ товаровъ. Такъ, по даннымъ послѣдняго трехлѣтія, соотношеніе стоимости тѣхъ и др. товаровъ, привозимыхъ въ Маньчжурію было слѣдующее:

Годы.	Иностр.	Китайск.
	Въ милл.	рублей.
1909	64,1	19,2
1910	74,9	20,1
1911	88,4	22,2

Отсюда видно, что ввозъ національныхъ товаровъ въ Маньчжурію изъ внутреннихъ провинцій Китая увеличивается крайне слабо, тогда какъ ввозъ иностранныхъ товаровъ наростаетъ весьма быстро. Всѣ эти цифры чрезвычайно поучительны, такъ какъ изъ нихъ можно сдѣлать выводъ о томъ, въ какой степени Китай способенъ, при благопріятныхъ условіяхъ, развить свою производительность и какія покупныя средства способенъ онъ почерпнуть, благодаря успѣхамъ экспорта.

Стоимость ввоза въ Китай (безъ Монголіи) заграничныхъ товаровъ опредѣлилась для 1910 года, какъ сказано выше, въ 602,7 мил. руб. Въ этой суммѣ отдѣльныя страны—поставщицы участвовали въ слѣдующихъ доляхъ:

Великобританія съ колоніями	371,8
Японія	99,8
Соединенные Штаты	32,5
Германія	27,8
Россія	20,8
Бельгія	14,9
Прочія страны	35,1

Если разсматривать Китай по признаку господства на его рынкѣ товаровъ того или другого государства, то справедливо бы назвать Китай британской колоніей, потому что изъ общей стоимости ввоза въ 602,7 мил. рублей на долю Англіи съ ея заморскими владѣніями приходится 371,8 мил. рублей или около 62 % всего ввоза иностранныхъ товаровъ на этотъ рынокъ. Главная масса англійскихъ товаровъ поступаетъ черезъ Гонконгъ, гдѣ имѣются

англійскіе оптовые фабричные склады рѣшительно для всѣхъ товаровъ. Въ 1910 году изъ Гонконга поступило на внутренній китайскій рынокъ товаровъ на 222,3 мил. р.

Главными предметами ввоза въ Китай изъ всѣхъ странъ служатъ (по даннымъ 1911 года):

	На сумму милл. руб.
Мануфактура	192,4
Керосинъ	45,4
Опіумъ	36,1
Сахаръ	29,7
Металлы и издѣлія изъ нихъ	26,9
Рисъ	23,7
Краски	17,7
Табачныя издѣлія	13,8
Рыбные продукты	13,0
Мука	11,3
Машины и ихъ части	10,9
Каменный уголь	8,1
Бумага	7,0
Лѣсные матеріалы	6,7
Спички	6,6
Чай	5,1
Готовое платье	4,8
Медикаменты и т. д.	4,1

При этомъ слѣдуетъ отмѣтить, что промышленность Зап. Европы обслуживаетъ китайскій рынокъ въ самой слабой степени. Въ 1911 г. зап.-европейскихъ товаровъ поступило всего на 53 мил. руб., что составляло меньше 9 % общей суммы (612,9 м. р.) ввоза. Все остальное Китай получаетъ изъ внѣ-европейскихъ странъ (и изъ Россіи). Отсюда видно, какъ мало приспособился Западъ къ потребностямъ этого рынка.

Китайскій экспортъ, оцѣненный за 1911 годъ въ сумму 490,5 мил. рублей, направлялся въ слѣдующія страны:

	На сумму милл. руб.
Великобританія съ колоніями	164,8
Японія	80,6
Россія	52,5
Соединенные Штаты	52,0
Франція	50,8
Германія	18,2
Италія	11,2
Бельгія	8,7
Голландія	8,4
Проч. страны	43,3

Главными предметами вывоза изъ Китая въ чужія страны служатъ (по даннымъ 1911 г.) слѣдующія товары:

	На сумму милл. руб.
Шелкъ	119,5
Бобы, коноил. сѣмя и др. масл. прод.	58,3
Чай	48,9
Жмыхи бобовые	27,8
Бумажныя ткани	27,7
Кожи и шкуры	18,2
Растительныя масла	15,2
Издѣлія изъ соломы	13,4
Шерсть	9,8
Зерновые продукты	9,5
Скотъ	7,3
Щетина	5,6
Бумага и т. д.	4,7

Какъ въ этой, такъ и въ послѣдующихъ главахъ настоящаго обзора, цифровыя данныя почерпнуты изъ оффиціальныхъ отчетовъ, издаваемыхъ на англійскомъ языкѣ главной инспекціей китайскихъ морскихъ таможенъ. При пользованіи этими вполнѣ точными цифрами слѣдуетъ, однако, имѣть въ виду, что таможенная статистика не входитъ въ подробности происхожденія привозныхъ товаровъ, равно какъ не слѣдитъ до конца за тѣмъ, на

какіе рынки попадаютъ товары, вывозимые изъ Китая. Поэтому въ числѣ русскихъ товаровъ, ввозимыхъ въ Китай, могутъ значиться и нѣкоторые иностранные, если они переотправляются изъ Россіи въ Китай. Равнымъ образомъ въ числѣ китайскихъ товаровъ, вывозимыхъ въ Россію, таможни отмѣчаютъ и тѣ, которые потомъ могутъ переотправляться изъ Россіи въ другія страны. Это замѣчаніе, впрочемъ, относится къ таможенной статистикѣ всѣхъ государствъ, такъ какъ въ ней регистрируется только перевозъ товаровъ черезъ границу между данными государствами, а предшествовавшая или дальнѣйшая судьба товаровъ не изслѣдуется.

По отчетамъ китайскихъ таможенъ товаро-обмѣнъ Китая съ Россіей послѣ закрытія порто-франко (1909 г.) выражается въ такихъ суммахъ:

Годы.	Ввозъ русск. тов. въ Китай.	Вывозъ кит. товар. въ Россію.
	Въ миллион.	рублей.
1909	19,6	54,1
1910	20,8	59,7
1911	22,3	65,9

ГЛАВА II.

Пути ввоза и главные рынки для русскихъ товаровъ.

Ввозъ русскихъ товаровъ въ Китай (безъ Монголіи) направляется по желѣзнымъ дорогамъ и моремъ почти исключительно черезъ границы Маньчжуріи. Непосредственно же изъ русскихъ портовъ въ порта внутренняго Китая онъ ничтоженъ, что видно изъ слѣдующаго:

Годы.	Черезъ границы Маньчжуріи.	Черезъ порта внутр. Кит.
	Въ рубляхъ.	
1909	19.272.000	338.000
1910	19.641.000	1.171.000
1911	22.109.000	187.000

Эти цифры представляютъ особенный интересъ, какъ свидѣтельство въ пользу, во-первыхъ, того, что путь черезъ Маньчжурію представляетъ пока главный и почти единственный путь на китайскій рынокъ для русскихъ товаровъ, а, во-вторыхъ, какъ показатель необходимыхъ для завоеванія китайскаго рынка методовъ торговли.

Южные и восточные морскіе порта Китая уже четвертое десятилѣтіе регулярно посѣщаются судами Добровольнаго флота. Это, казалось бы, могло значительно подвинуть русскую торговлю въ портовыхъ городахъ. Но путь на китайскій рынокъ для русскихъ товаровъ оказался естественнѣе, а потому надежнѣе, черезъ Маньчжурію, хотя здѣсь русская торговля гораздо моложе и хотя сухопутная доставка грузовъ по желѣзнымъ дорогамъ черезъ Сибирь или смѣшанная сухопутно-морская черезъ Владивостокъ обходится гораздо дороже морской. Это кажущееся противорѣчіе надо объяснять тѣмъ, что своеобраз-

ность и консервативность китайскаго рынка не допускаютъ достиженія успѣховъ на немъ путемъ летучихъ торговыхъ сношеній. Требуется осѣдлая торговая организація и продолжительная подготовка. Эта подготовка получилась только въ Маньчжуріи, почему русскіе товары постепенно и нашли себѣ здѣсь извѣстный рынокъ, укрѣпились на немъ, а затѣмъ стали проникать отсюда, т. е. сухимъ же путемъ, и во внутренній Китай, несмотря на всѣ преимущества торговли ими непосредственно изъ портовъ Китая.

Среди китайскихъ рынковъ Маньчжурія представляетъ для вывоза русскихъ товаровъ главный интересъ не только потому, что она граничитъ съ Россіей и имѣетъ удобства для торговыхъ сношеній. Она вообще интересна, какъ самый емкій рынокъ въ Китаѣ, потому что Маньчжурія въ послѣдніе годы, благодаря культурной работѣ Россіи и Японіи, заняла среди всѣхъ провинцій Китая первое мѣсто по успѣхамъ своего экономическаго развитія (см. главу I). Всѣ остальныя провинціи Китая имѣютъ уже прочно сложившуюся хозяйственную жизнь, въ которую новаго вносится очень мало, тѣмъ болѣе, что сооруженіе сѣти желѣзныхъ дорогъ въ Китаѣ,—этого главнаго импульса къ дальнѣйшему экономическому развитію каждой страны,—замедлено. Маньчжурія же идетъ впередъ крупными шагами. Она располагаетъ еще свободными землями, куда направляется колонизація изъ малоземельныхъ провинцій Китая. Эта колонизація захватываетъ и прилегающую къ Маньчжуріи полосу Монголіи, при чемъ занятыя и разработанныя китайцами монгольскія земли увеличиваютъ предѣлы Маньчжуріи путемъ присоединенія переселенческихъ районовъ въ административномъ отношеніи къ ближайшимъ маньчжурскимъ провинціямъ.

О емкости маньчжурскаго рынка даетъ понятіе слѣдующее сравненіе:

Душевое потребленіе привозныхъ товаровъ.

	Во всемъ Китаѣ.	Въ Маньчж.
(По даннымъ 1910 года).		
Мануфактуры	45 к.	1 р. 20 к.
Желѣза, стали и мелких. изд. .	3,4 к.	23 к.

Керосина	6 к.	18,5 к.
Сахара	5,3 к.	12,8 к.
Бакалеи	0,7 к.	9 к.
Готоваго платья	0,6 к.	8 к.
Машинъ и ихъ частей	2,1 к.	8 к.
Папиросъ	2,1 к.	7,9 к.
Писчебумажн. товаровъ	0,6 к.	5,1 к.
Скоб. и кожев. товаровъ . . .	0,4 к.	4,6 к.
Спичекъ	1,9 к.	2,7 к.
Мыла	0,5 к.	2,3 к.
Стекла и стекл. посуды	0,5 к.	2,1 к.
Медикаментовъ	0,8 к.	1,6 к.

Отсюда видно, что для самыхъ разнообразныхъ товаровъ Маньчжурія представляетъ собою потребительницу относительно гораздо болѣе крупную, чѣмъ провинціи внутренняго Китая.

Но Маньчжурія не представляетъ собой рынка, однороднаго по своей емкости, для привозныхъ фабричныхъ товаровъ. Сѣверная часть этой страны гораздо емче южной. Здѣсь умѣстно остановиться на самомъ дѣленіи Маньчжуріи на Сѣверную и Южную. Оно до крайности условно и допускаетъ рядъ толкованій, смотря по тому, какая точка зрѣнія является отправной. Географы, напр., раздѣляютъ эту страну по признакамъ естественно-историческимъ совсѣмъ иначе, чѣмъ это принято въ общежитіи, по признакамъ сферъ русскаго и японскаго вліяній, вытекающихъ изъ обладанія Россіей и Японіей сѣтью рельсовыхъ путей въ Маньчжуріи. Административное же подраздѣленіе Маньчжуріи на три провинціи: Цицикарскую (Хэйлунцзянскую), Гириньскую и Мукденскую (Шеньцзинскую) не отвѣчаетъ ни признакамъ естественно-историческимъ, ни признакамъ иностраннаго вліянія, такъ какъ средняя провинція, Гиринская, обслуживается желѣзными дорогами обѣихъ національностей; большая ея часть входитъ, правда, въ сферу японскаго вліянія, но весьма производительный и густозаселенный сѣверо-западный уголъ тяготѣетъ къ русской жел. дорогѣ, да, кромѣ того, на территоріи

Гиринской провинціи расположенъ главный русскій административный и торгово-промышленный центръ, городъ Харбинъ. По изложеннымъ основаніямъ дѣленіе страны на Сѣверную и Южную правильнѣе всего принять по признакамъ русскаго и японскаго вліяній. Границею ихъ считается линія Хунчунъ-Нингутэ-Куаньчэнцзы-Бодунэ. Численность населенія всей Маньчжуріи опредѣляется, по послѣднимъ даннымъ, въ круглую цифру до 18 мил. душъ. Изъ нихъ въ Сѣв. Маньчжуріи проживаетъ около 5.700.000 душъ и въ Южной 12.300.000 душъ. При равенствѣ всѣхъ экономическихъ условій такое соотношеніе должно бы сохраниться и для емкости рынковъ обѣихъ частей страны. На дѣлѣ же замѣчается рѣзкое различіе въ пользу Сѣв. Маньчжуріи, которое слѣдуетъ объяснять рядомъ причинъ. Въ Сѣв. Маньчжуріи, въ частности, въ полосѣ Кит. Вост. жел. дор. образовалась иностранная (съ сильнымъ преобладаніемъ русскихъ подданныхъ) колонія численностью до 100 тыс. душъ. Эта колонія обладаетъ значительными потребностями и располагаетъ соотвѣтствующими платежными рессурсами для ихъ удовлетворенія. Въ Южной же Маньчжуріи представителей европейскихъ расъ чрезвычайно мало, а многочисленная японская колонія ведетъ образъ жизни, мало отличающійся отъ таковаго же туземцевъ. Далѣе, притокъ денегъ изъ заграницы за экспортируемые туда произведенія мѣстнаго сельскаго хозяйства непропорціоналенъ численности населенія Сѣв. и Южной Маньчжуріи: сѣверяне получаютъ за нихъ, по расчету на 1 душу населенія, значительно больше, чѣмъ южане, что усиливаетъ покупную и платежную силу первыхъ по сравненію со вторыми.

Учетъ потребности обѣихъ частей Маньчжуріи въ привозныхъ товарахъ представляется возможнымъ сдѣлать по двумъ источникамъ: по даннымъ китайскихъ таможенъ, черезъ которыя ввозятся въ Маньчжурію товары, и по даннымъ желѣзнодорожной статистики, освѣщающимъ вопросъ о товарообмѣнѣ между Сѣверною и Южною Маньчжуріей при посредствѣ желѣзныхъ дорогъ.

На основаніи вышеуказанныхъ источниковъ получается слѣдующая таблица, относящаяся къ торговлѣ 1911 г.:

Ввозъ черезъ сѣв. границы
(въ мил. рублей).

Черезъ ст.	Маньчжурія	12,5
„ „	Пограничная	9,1
„ „	Амурскіе порта	0,5
	Итого	21,1

Ввозъ черезъ южныя границы
(въ мил. рублей).

Черезъ	Дальній	33,8
„	Инкоу (Ньючжуанъ)	25,6
„	Аньдунъ	6,0
»	Цинвандао	4,2
	Итого	69,6
	Ввозъ по всѣмъ гран.	91,7

Переотправлено товаровъ черезъ узловую жел.-дор. станцію:
(въ мил. рублей).

Изъ Южн. Маньчжуріи въ Сѣверн.	18,5
Изъ Сѣв. въ Южную	3,9
Разница въ пользу Сѣв. Маньчж.	14,6

Въ конечномъ выводѣ получаемъ:

Чистый ввозъ товаровъ
(въ мил. рублей).

Въ Сѣв. Маньчжурію (20,1—3,9+18,5)	36,7
Въ Сѣв. Маньчжурію (69,6—18,5+3,9)	55,0
Итого	91,7

Душевое потребленіе привозныхъ товаровъ, такимъ образомъ опредѣляется: для Сѣверной Маньчжуріи почти въ 6 р. 44 к., а для Южной въ 4 р. 47 к. Такимъ образомъ, емкость рынка въ Сѣверной оказывается значительно больше, чѣмъ въ Южной.

Такъ какъ торговый путь для русскихъ товаровъ во внутреннія провинціи Китая лежитъ, какъ сказано выше, черезъ Маньчжурію, то на эту страну должно быть обращено особое вниманіе нашихъ промышленныхъ круговъ въ смыслѣ созданія изъ нея прочной торговой базы для всего Китая. Использованіе морскихъ сообщеній съ Китаемъ для доставки товаровъ и его южныхъ и восточныхъ портовъ для устройства товарныхъ складовъ, надо считать тоже чрезвычайно важной задачей. Но это задача второй очереди, потому что выше уже было указано, что съ налету китайскимъ рынкомъ нельзя овладѣть. Для того, чтобы обосноваться въ портахъ, потребуется продолжительная и весьма тщательная подготовка.

Въ Маньчжуріи эта подготовительная стадія уже пройдена и отсюда двинуты русскіе товары какъ въ Южную Маньчжурію, такъ и на внутренніе рынки Китая. Этотъ процессъ слѣдуетъ всемѣрно поощрять и развивать различными средствами, какъ-то: 1) устройство оптовыхъ фабричныхъ складовъ для всѣхъ товаровъ въ Харбинѣ, 2) пониженіе стоимости доставки, 3) расширеніе кредита и его удешевленіе, 4) открытіе товарнаго музея, 5) уничтоженіе дипломатическимъ путемъ формальныхъ препятствій нашей торговлѣ въ Китаѣ, 6) урегулированіе денежнаго обращенія и 7) участіе въ постройкѣ жел. дорогъ, которое, кромѣ сбыта строительныхъ матеріаловъ и подвижного состава, всегда даетъ возможность привить въ придорожной полосѣ товары той страны, откуда происходятъ строители.

Кромѣ Южной Маньчжуріи и внутреннихъ провинцій Китая, нѣкоторое количество русскихъ товаровъ проникаетъ изъ полосы Кит. Вост. ж. д. также въ Монголію, но регистраціи имъ не ведется. Часть Халхи и вся Барга снабжаются русскими товарами транзитомъ преимущественно черезъ Маньчжурію (съ ближайшихъ станцій Китайской Восточной жел. дороги). Этимъ путемъ идутъ они, между прочимъ и на Ганчжурскую осеннюю ярмарку. Далѣе, городъ Бодунэ (пристань на р. Сунгари), расположенный на границѣ Маньчжуріи и Монголіи, снабжается русскими товарами для Монголіи изъ Харбина. Всѣ эти товары показываются въ таможенной статистикѣ, какъ вывезенные

не въ Монголію, а въ Китай (черезъ Маньчжурскую таможню). Поэтому количество и стоимость вывоза русскихъ товаровъ въ Монголію сокращаются, а количество и стоимость вывоза въ Китай увеличивается. Въ результатѣ получается неточность, умаляющая на нѣкоторую сумму обороты нашей торговли съ Монголіи и лишающая возможности сдѣлать точный учетъ вывозу ихъ черезъ Маньчжурію въ сосѣднія страны.

ГЛАВА III.

Условія для сбыта русскихъ товаровъ.

Современные размѣры ввоза въ Маньчжурію русскихъ товаровъ нельзя считать значительными. Можно бы желать лучшаго.

Мы покрываемъ только около четверти потребностей этого рынка. Въ такихъ случаяхъ принято обыкновенно укорять россійскихъ фабрикантовъ или же мѣстныхъ купцовъ въ инертности. Но въ данномъ случаѣ они ни при чемъ. Виновата неосмотрительная торговая политика Россіи въ недавнемъ прошломъ.

По первоначальному плану, принятому въ 1896 году, русская жел. дорога должна была пройти только по Сѣв. Маньчжуріи, составивъ недостававшее звено Сибирской магистрали между Читой и Владивостокомъ. Но затѣмъ, въ 1898 году, ради обладанія незамерзающимъ портомъ на Квантунѣ, рѣшили продолжить рельсовый путь до Портъ-Артура и Дальняго. Такимъ образомъ, открылся черезъ эти порта и дальше по нашей желѣзной дорогѣ въ глубь страны самый легкій доступъ въ Маньчжурію всевозможнымъ иностраннымъ товарамъ, привозимымъ съ моря. До тѣхъ поръ поступавшіе морскимъ путемъ, фабричные товары въ Сѣв. Маньчжурію ввозились черезъ портъ Инкоу и дальше на арбахъ. Доставка ихъ гужомъ въ города, напр., цицикарской провинціи обходилась въ 1 р. 50 к. съ пуда; на провозъ уходило время отъ двухъ до трехъ мѣсяцевъ. Русская желѣзная дорога, удешевивъ доставку грузовъ на половину и, сокративъ время доставки до одной недѣли, оказала громаднѣйшую услугу нѣмецкимъ, англійскимъ, американскимъ и японскимъ фабрикантамъ и китайскимъ кустарямъ, которые для ввоза своихъ изделій полу-

чили вмѣсто одного два порта, да еще оба связанные жел. дорогой съ главными рынками внутри Маньчжуріи.

Правда, съ проведеніемъ по Маньчжуріи желѣзной дороги пошли сюда и русскіе товары, но при самыхъ невыгодныхъ условіяхъ конкурренціи съ иностранными. Наши товары добротнѣе, за то дороже, а туземное населеніе Маньчжуріи отдавало предпочтеніе тому, что подешевле, хотя бы и похуже. Далѣе, желѣзнодорожная доставка черезъ Сибирь обходится много дороже морской черезъ Суэцъ. Слѣдовательно, и въ этомъ отношеніи условія конкурренціи слагались противъ насъ. Затѣмъ, ближе Москвы у насъ не имѣлось складовъ, а иностранные товары можно было получать со складовъ въ Шанхаѣ и Тяньцзинѣ. Наконецъ, подвозъ русскихъ товаровъ отличался медленностью и неаккуратностью. Приходилось ждать ихъ по нѣсколько мѣсяцевъ со дня заказа, тогда какъ иностранные можно было получать черезъ двѣ недѣли. Вотъ при какихъ неблагопріятныхъ условіяхъ приступила Россія къ осуществленію своихъ задачъ въ Маньчжуріи по части завоеванія рынка. И если бы не образовалось въ полосѣ Кит. Вост. ж. д. значительной группы русскаго населенія, перенесшаго сюда свои привычки и вкусы и тѣмъ самымъ положившаго начало спросу на отечественные товары, то Россія извлекала бы только плату за провозъ по своей маньчжурской желѣзнодорожной линіи чужестранныхъ товаровъ, предназначенныхъ для сбыта китайцамъ.

Благодаря войнѣ Россіи съ Японіей торговыя сношенія Маньчжуріи съ внѣшнимъ міромъ черезъ южные порта на время оборвались, а южная вѣтка желѣзной дороги досталась японцамъ послѣ войны исковерканной. Пока налаживались первыя и возстановлялась вторая, наши товары впервые пошли болѣе ходко. Только съ этого времени (1906—1907 г.г.) и могло быть заложено прочное основаніе для русской торговли въ Маньчжуріи. Но помѣшали денежныя затрудненія. До и во время войны Русско-Китайскій банкъ, будучи тогда еще въ рукахъ правительства, довольно старательно выполнялъ функціи нашего

колоніальнаго банка, помогая кредитомъ русской торговлѣ въ Маньчжуріи. Послѣ же войны, когда обнаружились у него крупныя потери, названный банкъ закрылъ почти всякій кредитъ торговлѣ, оставивъ посредниковъ по сбыту русскихъ товаровъ безъ оборотныхъ средствъ. А затѣмъ, съ продажей акцій банка иностранцамъ, онъ совсѣмъ отказался поощрять нашу торговлю. Мѣстный торговый міръ остался безъ поддержки. Такое положеніе дѣлъ побудило русскихъ фабрикантовъ открыть собственные склады въ Харбинѣ. Починъ принадлежалъ Московскимъ мануфактуристамъ. Первые ихъ склады открылись въ 1908 г. и только съ этого времени торговля стала на вѣрный путь. Но дѣло не доведено до конца. Пока имѣются только фабричные оптовые склады мануфактуры, сахара, керосина, табаку и немногихъ другихъ товаровъ. Всѣ же остальные русскіе товары продолжаютъ распространяться черезъ посредниковъ. Но торговля черезъ посредниковъ служитъ большимъ тормазомъ ихъ сбыту среди китайцевъ, сильно удорожая товары и не допуская широкаго кредита на значительные сроки, безъ котораго въ Китаѣ нельзя расторговаься. Удорожаніе товаровъ вызывается тѣмъ, что 1) при отправкахъ малыми партіями провозъ товаровъ оплачивается не повагонно, а попудно; 2) мелкіе отправители не пользуются привиллегіями завозныхъ скадовъ, будучи вынуждены оплачивать ломанный тарифъ; 3) посредническія услуги обходятся недешево; 4) производители несутъ рискъ отъ невсегда исправныхъ расчетовъ за товаръ и 5) вслѣдствіе дороговизны денегъ на Дальнемъ Востокѣ, посредники, кредитуя китайскихъ купцовъ на продолжительные сроки, вынуждены соотвѣтственно увеличивать разцѣнку товара. Что касается вообще кредитованія китайцевъ, то таковое затрудняется недостаткомъ у посредниковъ оборотныхъ капиталовъ, почему они и не въ состояніи привлечь широкій кругъ покупателей.

Наступаетъ время сдѣлать переоцѣнку китайскаго рынка не только въ смыслѣ пріемовъ распространенія на немъ русскихъ товаровъ, но и въ смыслѣ подбора самыхъ товаровъ. Пора бы бросить вообще устарѣлый взглядъ на

потребности азіатскихъ рынковъ. Подъ нихъ все еще подлаживаются. Въ былые годы это являлось необходимостью. Но Азія уже не первый день стремится перестать быть Азіей и тянется за Европой. Уловить и использовать новые запросы китайскаго рынка, повысить ихъ до уровня европейскихъ было бы гораздо почтеннѣе въ культурномъ смыслѣ и выгоднѣе въ коммерческомъ отношеніи, чѣмъ навязывать азіатамъ дешевыя поддѣлки подъ азіатскіе вкусы низкаго качества, которыми закрѣпляются плохой вкусъ и старый укладъ жизни. Весьма важной задачей для русской промышленности является постараться овладѣть нарастающими культурными потребностями китайцевъ, нежели сосредоточить, какъ это было до сихъ поръ, всѣ усилія русскаго экспорта на распространеніи въ китайской массѣ предметовъ первой необходимости, главнымъ образомъ дешевой матеріи на бѣлье и одежду. Здѣсь необходимо указать, что есть такія отрасли импорта въ Китай, гдѣ Россія идетъ не въ хвостѣ другихъ странъ, (какъ съ мануфактурой, которою мы покрываемъ менѣе $1^1/_2$ % годовой потребности Китая въ привозныхъ тканяхъ), а наряду съ проч. промышленными странами и даже во главѣ ихъ. Вотъ подтверждающія такое положеніе цифры для 1910 года:

	Общ. стоимость ввоза въ Китай.	Въ томъ числѣ изъ Россіи.
	Въ тысячахъ таэлей.	
Кожанная обувь	585	469
Резиновая „	74	43
Писчебумажный. товаръ	1305	425
Скоб. и кожев. „	1439	409
Готовое платье	2468	612
Галантерея	937	212
Бакалея	2769	546
Игрушки	208	59

По этой группѣ товаровъ Россія участвуетъ въ ввозѣ въ Китай 26-ю %, слѣдовательно, тутъ конкурренція далеко не такъ обострена, какъ въ мануфактурной торговлѣ.

При этомъ упомянутые товары принадлежатъ къ числу довольно цѣнныхъ, прибыльность отъ торговли которыми несомнѣнно выше, чѣмъ, напр., отъ торговли дешевыми ситцами. Слѣдовательно, и условія конкурренціи для нашего производства въ данномъ случаѣ легче. Не служитъ ли это указаніемъ, что слѣдовало бы работать въ сторону наименьшаго сопротивленія?

Стремленіе къ европеизаціи китайскаго рынка уже дало замѣтные результаты. Въ числѣ привозныхъ товаровъ фигурировало въ послѣдніе годы много такихъ, которые необычны въ обиходѣ туземной массы, при чемъ сравненіе размѣровъ ихъ ввоза въ 1910 году съ таковыми же за предъидущее трехлѣтіе показываетъ быстрое возрастаніе спроса. А именно:

Средняя стоимость ввоза.

	За трехлѣтіе 1907—1909 г.г.	Въ 1910 г.
	Въ тысячахъ таэлей.	
Готовое платье	1318	2468
Галантерея	503	937
Мѣха	87	240
Канцелярск. принадл. . .	2036	2769
Кожанная обувь	219	585
Оконное стекло	625	905
Электрич. принадлежн. .	1170	1515
Граммофоны	117	178
Парфюмерія	170	252

Стоимость ввоза по этой группѣ товаровъ увеличилась за три года, въ среднемъ, на 50 %, а абсолютная стоимость ихъ ввоза выразилась въ 1910 году около 13 м. р., т. е. достигла цифры, съ которой уже надо считаться, какъ съ показателемъ солидныхъ требованій рынка, пренебрегать которыми не приходится.

До сихъ поръ по суммѣ ввоза въ Китай первое мѣсто изъ русскихъ товаровъ, принадлежало мануфактурѣ. Китайскія таможни оцѣнивали ввозъ ея за 1910 годъ суммою 2.591.000 руб. (округленно 2,6 мил. рублей). Подавляющая

часть этого товара поступаетъ изъ Россіи на маньчжурскій рынокъ, который за тотъ годъ потребовалъ привозныхъ мануфактурныхъ издѣлій всѣхъ національностей на 19,2 мил. руб. Но не все ввозимое количество русской мануфактуры распредѣляется на мѣстномъ рынкѣ. Часть его уходитъ во внутренній Китай. За разсматриваемый годъ изъ Харбина было отправлено русской мануфактуры на югъ съ перевалкой на ст. Куаньченцзы на японскую желѣзную дорогу 12.541 пудъ и прошло (съ завозомъ въ Харбинъ) туда же непосредственно изъ Москвы 2.755 пудовъ, а всего было отправлено 15.296 пудовъ на сумму приблизительно до 700 тыс. рублей. Остальной товаръ остался для распродажи въ городѣ Харбинѣ и развозился по окрестностямъ. Въ Сѣверную Маньчжурію мануфактура проникаетъ исключительно по желѣзнымъ дорогамъ въ трехъ направленіяхъ: 1) изъ Россіи черезъ ст. Маньчжурія сквознымъ желѣзнодорожнымъ путемъ, 2) изъ Россіи и изъ заграницы черезъ ст. Пограничная смѣшаннымъ путемъ, а именно, до Владивостока изъ странъ производства моремъ, а затѣмъ по Уссурійской ж. д. и 3) черезъ ст. Куаньченцзы тоже смѣшаннымъ путемъ, сперва моремъ до портовъ Дальняго, Инкоу или Андуня, а затѣмъ по японской Южно-Маньчжурской жел. дорогѣ или—весьма рѣдко—изъ центровъ Китая сквознымъ желѣзнодорожнымъ путемъ черезъ Шанхайгуань (станція Сѣверн. Кит. ж. д. на границѣ Чилійской провинціи и Маньчуріи).

Въ 1910 году черезъ всѣ три конечныя станціи Китайской Восточной желѣзной дороги было ввезено въ Сѣверную Маньчжурію мануфактурныхъ издѣлій 725.601 п. Между отдѣльными пропускными пунктами эта цифра распредѣлялась такъ: съ юга черезъ Куанченцзы поступило 643.938 пудовъ, съ востока черезъ Пограничную 33.968 пудовъ и съ запада черезъ Маньчжурію 47.995 пуд. Въ 1911 году ввозъ русской мануфактуры въ Китай увеличился всего на 83 т. р. противъ предшествовавшаго года.

О распредѣленіи русскихъ табачныхъ издѣлій на мѣстномъ рынкѣ даютъ представленіе слѣдующія цифры

перевозокъ табаку по Кит. Вост. жел. дорогѣ. Въ 1910 году отправлено было изъ завозныхъ складовъ въ Харбинѣ въ Южную Маньчжурію (черезъ Куаньченцзы) 10.698 пудовъ этого товара и изъ склада въ Цицикарѣ 1963 пуда, а всего 12.661 пудъ (преимущественно папиросъ дешевыхъ сортовъ). По своей покупной и платежной способности табачный рынокъ Сѣв. Маньчжуріи стоитъ гораздо выше рынка Южной Маньчжуріи, что объясняется сравнительной многочисленностью европейцевъ въ Харбинѣ и въ полосѣ К. В. ж. д., курящихъ высшіе сорта папиросъ и сигаръ. По количеству же потребителей рынокъ Южной Маньчжуріи въ нѣсколько разъ обширнѣе. Но его потребности, какъ мы видимъ изъ статистическихъ данныхъ, покрываются ввозомъ черезъ Южные порта табачныхъ издѣлій почти на ту же сумму, на какую ихъ покупаетъ Сѣв. Маньчжурія. Борьба за рынокъ выражается въ слѣдующихъ общихъ чертахъ. Русскій табакъ лучшаго качества стремится проникнуть на южный рынокъ, а худшій, но болѣе дешевый иностранный табакъ стремится, напротивъ, захватить сѣверный рынокъ, вытѣснивъ отсюда русскій табакъ. Изъ того факта, что стоимость ввоза русскаго табака въ Маньчжурію наростаетъ тихо, можно заключить, что конкуренція для русской табачной торговли нелегка.

При цѣнѣ керосина на Дальнемъ Востокѣ отъ 1 р. 50 к. и выше за банку въ 35 фунтовъ слѣдуетъ считать торговлю здѣсь русскимъ керосиномъ выгодной, тѣмъ болѣе, что экспортъ керосина премируется сложеніемъ акциза и льготными тарифами. Между тѣмъ изъ общаго количества потребленія керосина въ Китаѣ въ 161.389.582 галлона въ годъ на сумму 21.743.290 таэлей,—на долю ввоза изъ Россіи приходится только 2.196.453 галлоновъ на сумму 631.129 таэлей, т. е. русскимъ керосиномъ покрывается меньше полуторыхъ процентовъ потребности Китая въ этомъ освѣтительномъ матеріалѣ. Русскій керосинъ въ своемъ распространеніи очень ограниченъ. Онъ обслуживаетъ лишь часть рынка Маньчжуріи, а во внутренній Китай почти не попадаетъ. Ввозъ изъ заграницы и изъ

Россіи керосина въ Маньчжурію происходитъ черезъ слѣдующіе пограничные пункты:

	На сумму.
Портъ Инкоу	1.899.706 руб.
Ст. Пограничная (черезъ Владивостокъ)	695.500 „
Портъ Андунъ	184.600 „
Портъ Дальній	146.900 „
Ст. Маньчжурія	24.400 „
Амурская пристань Айгунь	18.600 „
Портъ Дадунгоу	15.500 „
Итого	2.982.200 руб.

Такимъ образомъ, годовая потребность Маньчжуріи въ керосинѣ оцѣнивается въ 2.982.200 рублей, а русскаго керосина сюда ввозится только на 738.500 рублей, т. е. имъ покрывается лишь четверть потребности страны въ этомъ освѣтительномъ матеріалѣ. Выше было сказано, что въ предѣлы всей Китайской имперіи привозится бакинскаго керосина на 631 тысячу таэлей, что въ переводѣ на русскіе деньги составляетъ около 820 тысячъ рублей. Вычитая изъ этой суммы стоимость керосина, привозимаго изъ Россіи въ Маньчжурію, получаемъ остатокъ около 82 тыс. руб. На эту сумму продается русскій керосинъ во всѣхъ другихъ китайскихъ провинціяхъ. Результатъ поистинѣ жалкій. Главная изъ русскихъ фирмъ, чей керосинъ чаще появляется въ Китаѣ,—товарищество бр. Нобель,—сама искусственно ограничила кругъ своихъ покупателей, вступивъ въ соглашеніе съ извѣстнымъ американскимъ керосиновымъ трестомъ Standart Oil C° путемъ обязательства не конкурировать съ нимъ въ Южной Маньчжуріи. И русскій керосинъ дѣйствительно изъятъ съ южно-маньчжурскаго рынка, тогда какъ американскій керосинъ сталъ проникать на сѣверо-маньчжурскій рынокъ свободно, черезъ китайскихъ комиссіонеровъ.

Въ Китаѣ свеклосахарное производство существуетъ всего третій годъ и пока только на одномъ заводѣ, близъ ст. Ашихэ Кит. Вост. ж. д., въ предѣлахъ Гириньской провинціи. Заводъ принадлежалъ русскому акціонерному

обществу. Въ 1910 году заводомъ было изготовлено сахара до 100 тыс. пудовъ. Изъ нихъ отправлено по жел. дорогѣ (со ст. Ашихэ) рафинада 15.562 пуда, а песку 49.495 пуд., а всего 64.997 пудовъ. Продано въ городѣ Ашихэ, въ Харбинѣ и др. пунктахъ и вывезено на рынки помимо желѣзной дороги около 35.000 пудовъ. Все остальное количество сахара, обращающагося на маньчжурскомъ рынкѣ, поступаетъ изъ другихъ странъ. Въ 1910 году ввозъ сахара выражался такими цифрами:

Черезъ	Инкоу	1.073.079 пуд.
„	Дальній	131.741 „
„	Пограничную	158.707 „
„	Маньчжурію	19.381 „
„	Аньдунъ	74.005 „
„	др. пункты	22.230 „

Съ прибавленіемъ мѣстнаго (ашихейскаго) сахара общую годичную цифру потребленія этого продукта Маньчжуріей можно опредѣлить округленно до 1.600.000 пудовъ. Изъ этого количества для Сѣв. Маньчжуріи требуется ежегодно 300.000 пуд. и для Южной—1.300.000 пуд. На одну душу населенія Маньчжуріи потребленіе сахара составляетъ около четырехъ фунтовъ въ годъ. Китайцы въ числѣ привознаго употребляютъ тростниковый черный и бѣлый сахаръ, но его ввозится въ Маньчжурію сравнительно немного. Такъ, черезъ ст. Куаньченцзы его поступило въ 1910 году около 117 тыс. пудовъ. На арбахъ съ юга привезено, вѣроятно, не больше такого же количества.

Главнымъ складочнымъ мѣстомъ для сахара въ Сѣв. Маньчжуріи служитъ Харбинъ. Отсюда въ 1910 году было вывезено черезъ ст. Куаньченцзы въ Южную Маньчжурію россійскаго рафинада 52.382 пуда и Ашихэйскимъ заводомъ отправлено 64.997 пудовъ, а всего 107.879 пуд.

Если черезъ Харбинъ, который въ данномъ направленіи работаетъ лишь 4-й годъ, ввозъ русскихъ товаровъ во внутреннія провинціи Китая успѣлъ сравниться по своей суммѣ съ ввозомъ ихъ моремъ черезъ китайскіе порта, посѣщаемые пароходами Добровольнаго флота уже больше 30 лѣтъ, то не нужно, казалось бы, другихъ доказательствъ

въ пользу того, что путь на внутренній китайскій рынокъ лежитъ именно черезъ Харбинъ.

Учитывая въ близкомъ будущемъ возможность значительно расширить русскую торговлю въ Китаѣ, необходимо озаботиться созданіемъ благопріятныхъ для этого условій. Къ числу ихъ относится легкость доставки товаровъ. Послѣ Харбина однимъ изъ важнѣйшихъ для нашихъ товаровъ складочныхъ мѣстъ и торговыхъ центровъ является Тяньцзинъ. Но его портъ вовсе не посѣщается русскими пароходами, совершающими дальневосточные рейсы, а потому товары приходится отгружать въ Шанхаѣ или другомъ порту и переотправлять дальше на другихъ пароходахъ. При доставкѣ сухимъ путемъ происходитъ то же самое. Будучи довезены до конечной станціи нашей К. В. ж. д., товары отгружаются и переотправляются дальше по японской Южно-Маньчжурской ж. д. или до Мукдена, гдѣ предстоитъ еще разъ перевалка на Сѣв. Кит. жел. дор. для отправки въ Тяньцзинъ, или же ихъ японцы везутъ до Дальняго, а тамъ передаютъ на пароходы, идущіе въ Тяньцзинъ. Второй путь, хотя онъ и окольный, однако, предпочитается, потому что у японцевъ лучше налажено транспортное дѣло, чѣмъ на китайскихъ жел. дор.

Такъ какъ морскіе фрахты изъ Европы черезъ Суэцъ на Дальній Востокъ гораздо дешевле ставокъ желѣзнодорожнаго тарифа черезъ Сибирь, то въ этомъ смыслѣ преимущества морской доставки безспорны. Но морская доставка отнимаетъ черезчуръ много времени по сравненію съ сухопутной, которая весьма ускорена введеніемъ съ прошлаго года срочныхъ товарныхъ поѣздовъ изъ Москвы на Дальній Востокъ. Кромѣ того, наша фабричная укупорка, напр., главнаго пока предмета русскаго экспорта, а именно мануфактуры, не отвѣчаетъ условіямъ морскихъ перевозокъ; табакъ, напр., подвергается вредному вліянію морской атмосферы и т. п. Но для большинства товаровъ морская доставка даетъ существенныя преимущества своею сравнительною дешевизной. Поэтому слѣдуетъ одинаково озаботиться усовершенствованіемъ обоихъ способовъ доставки русскихъ товаровъ въ Тяньцзинъ.

Эта задача сводится къ заключенію соглашеній съ тѣми транспорными учрежденіями, которыя обслуживаютъ Тяньцзинъ. Для морской доставки должны быть установлены фрахты прямого сообщенія отъ портовъ Балтійскаго и Чернаго морей до Тяньцзина съ передачей грузовъ въ Шанхаѣ русскими пароходами агентству одной изъ иностранныхъ пароходныхъ компаній, которая держитъ срочные рейсы до Тяньцзина. Было бы, разумѣется, предпочтительнѣе организовать доставку товаровъ изъ Харбина не черезъ Мукденъ, а черезъ Владивостокъ, при условіи, что оттуда грузы срочно перевозились бы въ Тяньцзинъ русскими пароходами. Тогда вся провозная плата доставалась бы русскимъ транспортнымъ учрежден'ямъ, а именно Китайской Восточной и Уссурійской дорогамъ и какой нибудь изъ нашихъ пароходныхъ компаній. Но убожество русскаго торговаго флота въ водахъ Дальняго Востока воспрепятствуетъ осуществленію перевозокъ въ этомъ направленіи. А такъ какъ Владивостокъ вообще не имѣетъ торговыхъ связей съ Тяньцзиномъ, то и иностранную пароходную компанію для этой цѣли нельзя подъискать. Или же она назначитъ такіе фрахты, что пользованіе ея услугами окажется невыгоднымъ.

По отношенію къ сухопутной доставкѣ товаровъ требуется установить прямое сообщеніе со станціями китайскихъ желѣзныхъ дорогъ черезъ японскую желѣзную дорогу, какъ транзитную, съ примѣненіемъ правилъ о завозныхъ складахъ. По типу конвенціи между Кит. Вост. и Южно-Маньчжурской желѣзными дорогами требуется заключить такую же конвенцію для дальнѣйшей отправки грузовъ по Китаю. Тогда нѣсколько удешевится и сильно облегчится снабженіе сѣверно-китайскаго рынка нашими товарами. Этого дѣла нельзя откладывать въ долгій ящикъ, потому что вся организація для подготовки почвы для развитія русской торговли внутри Китая должна быть готова къ тому времени, когда наступитъ возможность двинуть на китайскій рынокъ наши товары съ шансами на успѣхъ сбыта. А такое время, думается, не за горами. Необходимость заключенія желѣзнодорожнаі конвенціи

съ Китаемъ вытекаетъ еще изъ слѣдующаго. По плану китайской желѣзнодорожной сѣти она должна имѣть нѣсколько выходовъ къ русской границѣ. Ихъ пока намѣчено три: въ Кульджѣ, въ Кяхтѣ и въ Айгунѣ. Навстрѣчу этимъ линіямъ выйдутъ вѣтки отъ русскихъ магистралей и по всей вѣроятности даже раньше, чѣмъ Китай соберется довести свои рельсовые пути до русской границы. Отъ магистрали, напр., Амурской ж. д., вѣтка, на Благовѣщенскъ (почти визави Айгуна) уже строится, а отъ ст. Мысовой Забайкальской ж. д. до Кяхты спроектирована. Такимъ образомъ, смычка русскихъ и китайскихъ желѣзныхъ дорогъ явится лишь вопросомъ времени, при томъ, надо думать, не слишкомъ отдаленнаго. Китайская желѣзнодорожная сѣть уже и теперь не изолирована. Въ Мукденѣ и Инкоу японскія линіи смыкаются съ китайскими дорогами и конвенція между Японіей и Китаемъ должна состояться въ ближайшее время. Затѣмъ, желѣзныя дороги въ Ость-Индіи уже подошли къ самой китайской границѣ, а имъ навстрѣчу должны выйти, какъ проектировано, китайскія дороги. Такимъ образомъ, Англія тоже заинтересована въ желѣзнодорожномъ соглашеніи. И она, конечно, не упуститъ случая облегчить свои торговыя сношенія съ Китаемъ черезъ индійскую границу. По всѣмъ этимъ соображеніямъ программу засѣдающей въ Петербургѣ трактатной конференціи необходимо расширить включеніемъ вопроса о русско-китайскомъ желѣзнодорожномъ соглашеніи. Потомъ будетъ поздно, такъ какъ Китай, противодѣйствуя по своему обыкновенію всѣми способами ввозу русскихъ товаровъ, можетъ совсѣмъ отказать въ такомъ соглашеніи. Слѣдовательно, это право надо закрѣпить за Россіей заблаговременно.

Русскіе товары, обращающіеся въ Маньчжуріи, за исключеніемъ покупаемыхъ изъ харбинскихъ складовъ, выписываются частью непосредственно отъ производителей, т. е. съ фабрикъ и заводовъ, частью же пріобрѣтаются изъ вторыхъ рукъ, т. е. перекупаются у торговыхъ фирмъ въ Европейской Россіи или Сибири. Въ снабженіи ими Хар-

бина участвуетъ множество промышленныхъ и торговыхъ центровъ, но главнѣйшими изъ нихъ являются слѣдующіе:

Названіе городовъ.	Наименованіе товаровъ.
Москва	Мануфактура, галантерея, бѣлье, готовое платье, кожи и кожевенныя издѣлія, москательн. товаръ, парфюмерія, варенье, шапки, шляпы, бумага оберт., бакалея, мѣдь, цвѣты искуств., вязаныя вещи, машины, кондитерск., жестян., и резинов. издѣлія, сыръ, сита, шпагатъ, ремни, зеркала, щетки.
Петербургъ	Медикаменты, пожарн. и музык. инструменты, табачныя и резиновыя издѣлія, посуда, уч. пособія, карты игральныя, подковы, машины, москательн. товаръ, конфекты, шоколадъ.
Ростовъ на Дону, Екатеринодаръ, Керчь и Ярославль	Табачныя издѣлія.
Варшава	Обувь, писчебумажн. товаръ, уч. пособія, кожи, ювелирн. изд., мебель, манекены, галантерея, вата, часы.
Нижній Новгородъ . . .	Валенки, шапки мѣхов., картузы, упряжь, готовое платье, кожевенный товаръ, масло гарное, игрушки.
Сергіево (Моск. губ.) . .	Игрушки.
Липецкъ и Черемхово (Ирк. губ.)	Спиртъ.
Казань	Глицеринъ, мыло, спички.
Вятка	Полушубки, рукавицы.
Рига	Резинов. изд., парфюмерія, посуда фаянсовая, консервы, дорожн. вещи.

Кіевъ и Сумы	Сахаръ, варенье.
Бѣлостокъ	Одѣяла, шерстяныя ткани.
Лодзь	Мануфактура.
Тула и Муромъ	Скобяной товаръ, самовары.
Самара	Писчая бумага.
Одесса	Жестяная посуда, бакалея, медикаменты, экипажи, консервы, пробки, издѣлія изъ картона, вина и водочныя издѣлія.
Вильно	Кож. обувь, косметики, махорка.
Харьковъ и Клинцы	Шпагатъ.
Брестъ	Гильзы, чугунное литье.
Либава	Пробки.
Батумъ	Керосинъ.
Воронежъ	Варенье.
Псковъ и Чудово	Спички.
Пермь и Кузнецкъ (Пензенской губ.)	Кожанная обувь.
Екатеринбургъ и Нижній Тагилъ	Желѣзо и котлы.

Однимъ изъ препятствій торговлѣ русскими, какъ и всякими другими иностранными товарами, служитъ безпрерывное колебаніе курса денегъ. Это зло неустранимо впредь до введенія въ Китаѣ денежныхъ знаковъ устойчивой цѣнности. О колебаніяхъ курса китайскихъ денегъ можно судить по котировкѣ русскаго рубля въ Харбинѣ (взято соотношеніе его къ ходовой кредиткѣ, Гириньскому „дяо").

Курсъ китайскихъ денегъ въ Харбинѣ.

(Гириньскихъ дяо за 1 рубль).

	1909 г.	1910 г.	1911 г.	1912 г.
Январь	4,23—4,29	4,07—4,28	4,18—4,20	4,22—4,75
Февраль	4,24—4,34	4,30—4,42	4,42	4,66—4,67
Мартъ	4,24—4,33	4,49—4,55	4,35—4,44	4,89—5,28
Апрѣль	4,31—4,35	4,55—4,58	4,24—4,45	5,20—5,74
Май	4,37—4,45	4,75—4,85	4,41—4,60	5,65—5,81
Іюнь	4,45—4,67	4,74—4,85	4,46—4,54	5,83—6,18
Іюль	4,53—4,68	4,63—4,79	4,65—4,66	5,21—5,95
Августъ	4,30—4,54	4,72—4,80	4,49—4,69	5,28—5,50
Сентябрь	4,34—4,43	4,58—4,68	4,41—4,51	5,17—5,30
Октябрь	4,38—4,52	4,52—4,56	4,73—4,96	5,25—5,49
Ноябрь	4,30—4,45	4,43—4,53	4,70—4,95	5,50—5,59
Декабрь	4,26—4,36	3,65—4,27	4,40—4,45	5,88—6,00
Средн. курс	4,39	4,52	4,50	4,86

Такимъ образомъ колебанія курса были въ отчетный періодъ отъ 3,65 до 6,18 дяо за 1 рубль, т. е. 1 дяо стоилъ на русскія деньги отъ 15 коп. (по курсу 6,18) до 29 коп. (по курсу 3,65).

При такихъ условіяхъ происходитъ безпрерывная переоцѣнка товаровъ въ зависимости отъ колебаній курса въ столь большой степени. Китайскіе покупатели естественно ставятъ свои заказы на товары въ зависимость отъ выгодности или невыгодности для нихъ курса денегъ, при томъ не только въ день заказа, но и въ день платежа (если товаръ пріобрѣтается въ кредитъ). Въ разгаръ революціи, когда курсы сильно падали, китайскіе покупатели, напримѣръ, совершенно прекращали платежи, выжидая лучшаго состоянія денежнаго рынка. Потомъ расплатились добросовѣстно. Но изъ вышесказаннаго нетрудно видѣть, какъ вообще ненормальны условія торговли съ китайцами.

Русская торговля и промышленность внутри Китая.



ГЛАВА IV.

Торговые обороты Харбина въ 1911 году.

Городъ Харбинъ завоевалъ себѣ прочное положенiе главнаго торговаго центра Сѣв Маньчжурiи. По размѣрамъ своей торговли онъ не имѣетъ соперниковъ и въ Южн. Маньчжурiи. Всѣ туземные крупные города, какъ Мукденъ, Гиринъ, Цицикаръ, Куаньчендзы, Аньхе, Нингута и др., далеко отъ него отстали. Торговые обороты гор. Харбина за прошлый 1911 годъ достигли (въ круглой цыфрѣ) сорока одного мил. руб. Увеличенiе противъ предшествовавшаго 1910 года послѣдовало на шесть съ половиной мил. руб. Общая стоимость привезенной мануфактуры изъ Россiи въ Китай увеличилась въ 1911 г. противъ 1910 г. на 82 тыс. рублей. Между тѣмъ, непосредственно въ порта Китая ея поступило меньше на 403 тыс. рублей. Слѣдовательно ввозъ русской и европейской мануфактуры черезъ Харбинъ увеличился на 486 тыс. рублей. Далѣе, открылся въ Харбинѣ табачный складъ „Бритишъ-Америкэнъ-Компани", въ который поступило черезъ Дальнiй до 70 тыс. пуд. табачныхъ издѣлiй. Амурская жел. дорога дѣлала крупныя заготовки мяса, для чего изъ Харбина отправлялось много скота пароходами по Сунгари. Экспортъ бобовъ сильно увеличился. Въ соотвѣтствiи съ этимъ расширилась и торговля джутовыми мѣшками. Производство въ Харбинѣ и сбытъ стеариновыхъ свѣчей почти утроились. Японскаго каменнаго угля поступило на рынокъ больше почти на миллiонъ пудовъ. Увеличились операцiи со скупкой пушнины и т. д.

Такiе результаты надо считать въ высшей степени благопрiятными, такъ какъ отчетный годъ сопровождался большими тревогами для мѣстной торговли. Онъ начался

въ разгаръ чумы, наиболѣе свирѣпствовавшей какъ разъ въ Сѣв. Маньчжурiи, а конецъ года совпалъ съ революцiей въ Китаѣ, отголоски которой дошли и сюда.

Подъ влiянiемъ указанныхъ выше причинъ, а также довольно слабаго сбора хлѣбовъ, вызваннаго наводненiями и позднимъ ненастьемъ, помѣшавшимъ уборкѣ полей и потомъ молотьбѣ, значительно сократились обороты съ хлѣбными продуктами. Ихъ вывозъ по всѣмъ направленiямъ уменьшился. Вслѣдствiе этого наблюдались даже такiе факты, какъ замѣна маньчжурскаго зерна для Владивостокскихъ мельницъ австралiйскимъ зерномъ и Харбинской муки въ Южной Маньчжурiи американской мукой. Эта убыль экспорта не очень отразилась на денежныхъ оборотахъ по торговлѣ въ Харбинѣ только по той причинѣ, что цѣны на всѣ хлѣбные продукты урожая 1911 года установились весьма высокiя, почему оборотъ денегъ въ торговлѣ потребовался больше, хотя количество проданнаго товара было меньше. Весьма помогли этому и высокiя цѣны на бобы урожая 1911 года, которые форсированно вывозились къ концу года.

Что касается импорта, то въ отношенiи, напр., мануфактурныхъ товаровъ продолжала дѣйствовать инерцiя, сообщенная этому роду торговли въ предшествовавшемъ году, весьма удачномъ по торговлѣ мануфактурой. Затѣмъ, на выписку товаровъ повлiяли надежды на расширенiе ихъ сбыта послѣ наступленiя успокоенiя въ Китаѣ, а также новые запросы китайскаго рынка, предвидимые въ связи съ обновленiемъ уклада жизни китайцевъ. Впрочемъ, много товаровъ осталось нераспроданными на складахъ. Въ этомъ смыслѣ пагубное влiянiе оказало временное закрытiе рынковъ для русской мануфактуры въ Тяньцзинѣ, попавшемъ въ водоворотъ политическихъ событiй, а также въ Южной Маньчжурiи, на которой названныя событiя отразились гораздо сильнѣе, чѣмъ на Сѣв. Маньчжурiи. Между тѣмъ южные рынки считаются наиболѣе важными для сбыта этого рода русскихъ товаровъ.

Ростъ денежныхъ оборотовъ въ кассахъ мѣстныхъ банковъ и весьма благопрiятные результаты операцiй [значи-

тельная чистая прибыль и т. п.] также свидѣтельствуютъ, что торговля города Харбина въ отчетномъ году не пошатнулась, а напротивъ сдѣлала дальнѣйшіе успѣхи, не смотря на самыя неблагопріятныя внѣшнія вліянія. Такіе результаты служатъ лишнимъ доказательствомъ жизнеспособности Харбина, какъ торговаго центра, вселяя увѣренность, что его развитіе направлено по вѣрному пути. О неизмѣнныхъ успѣхахъ харбинской торговли свидѣтельствуетъ, между прочимъ, усиленіе грузооборота Харбинскаго желѣзнодорожнаго узла.

Сравненіе отчетнаго года съ предшествовавшими даетъ такіе результаты:

Частные грузы малой скорости:

	Прибыло	Отправлено	Грузооборотъ
	Въ пудахъ		(мил. пуд.)
1908 г.	8.041.095	10.624.545	18,6
1909 г.	10.027.581	12.618.801	22,6
1910 г.	13.864.334	11.397.719	25,2
1911 г.	14.535.645	14.505.564	29,0

Приблизительные торговые обороты съ отдѣльными товарами въ Харбинѣ въ 1911 году были:

Названіе товаровъ	Сумма годового оборота (въ руб.).
Бобы	14.500 000
Мука и отруби	6.500.000
Мануфактура	5 000.000
Зерновые продукты (исключая пшеницы стоимость, которой включена въ цѣну муки и отрубей).	4.500.000
Скотъ и мясо	3.000.000
Спиртъ и водочн. издѣл.	2.000.000
Съѣстные припасы и бакалея	2 000.000
Табачныя издѣлія	1.500 000
Мѣшки	1.300.000
Чай	1.200.000
Готовое платье и обувь	1·000.000
Керосинъ	700.000

Сахаръ	500.000
Лѣсные матеріалы и дрова	500.000
Свѣчи	450.000
Каменный уголь	400.000
Пиво	400.000
Кожи, волосъ, сало и пр. сырье	400.000
Галантерея	400.000
Бобовое и др. растительныя масла	400.000
Жмыхи	400.000
Желѣзо и металл. издѣлія	350.000
Виноградн. вина	350.000
Цементъ и др. строител. матеріалы	300.000
Скобяной и ножевой товаръ	300.000
Проч. товары съ годовымъ оборотомъ на сумму меньше 300 тыс. руб.	1.700.000
Соль (казен. монополія)	1.000.000
Итого	51.000.000

Изъ этой суммы приблизительно 10 мил. руб. относится до оборотовъ торговли китайскаго предмѣстья Фуцзядяна, служащаго какъ бы филіальнымъ отдѣленіемъ Харбина. Остальная сумма (41 мил руб.) выражаетъ обороты собственно городской торговли.

Для хлѣбной торговли отчетный годъ вышелъ весьма неудачнымъ. Сравнительный результатъ экспорта маньчжурскихъ продуктовъ, зарегистрованныхъ китайскою таможнею въ Суйфенхо (ст. Пограничная), гдѣ смычка Кит. Вост. ж. д. и Уссурійской ж. д., за два послѣдніе года выразился въ такихъ цыфрахъ:

	1910 г.	1911 г.
	Пудовъ.	
Пшеница	3.574.000	3.515.000
Мука	729.000	504 000
Отруби	237.000	503.000
Просо	155.000	348 000
Гречиха	33.000	229.000
Гаолянъ	189 000	111.000
Ячмень	94.000	96 000

Чумиза	94.000	49.000
Овесъ	29.000	38.000
Итого	5 134.000	5.393.000

Эти цифры нѣсколько расходятся съ данными жел.-дор. статистики вслѣдствіе того, что годичный періодъ исчисляется таможнями по новому стилю и не соотвѣтствуетъ русскому календарному году. Въ приведенную таблицу вошли предметы вывоза не только въ Приморскую область, но и тѣ, которые проходили транзитомъ черезъ Владивостокъ для экспорта въ заморскія страны.

По отчетнымъ даннымъ китайскихъ рѣчныхъ таможенъ Харбинской, Сансинской и Лахасусской вывозъ маньчжурскихъ продуктовъ по Сунгари на Амуръ въ навигацію 1911 года выразился въ такихъ цифрахъ:

	Пудовъ:
Пшеница	2 830.000
Мука	1.906.000
Чумиза	610.000
Ячмень	492 000
Отруби	299.000
Гаолянъ	163 000
Гречиха	33.000
Просо	22.000
Кукуруза	12.000
Крупа	11.000
Итого	6.378.000

А всего въ отчетномъ году вывезено по жел. дор. и водой за предѣлы Маньчжуріи 11.771 000 пуд. хлѣбныхъ грузовъ.

Вывозъ главнаго предмета торговли Харбина съ Пріамурьемъ—хлѣба, въ навигацію 1911 года показалъ большую убыль противъ навигаціи 1910 года а именно:

	Въ 1911 г.	Въ 1910 г.	Убыль экспор.
	Въ пудахъ.		
Вывезено водой зерна	5.254 000	2.830 000	2.424.000
„ „ мукой	2 402.000	1.906 000	496 000
Итого	7.656.000	4.736.000	2 920.000

Такимъ образомъ экспортъ по Сунгари хлѣба на Амуръ упалъ въ отчетномъ году по сравненію съ предшествовавшимъ годомъ на 38%.

По причинѣ такого уменьшенія главнаго навигаціоннаго груза сильно уменьшилось и движеніе судовъ изъ Сунгари въ Амуръ. Такъ, низовыя таможни (Сансинъ и Лахасусу) зарегистрировали только 1121 посѣщеніе этихъ пристаней торговыми судами всякаго типа, тогда какъ въ навигацію 1910 года было зарегистрировано 1381 посѣщеніе, т. е. число ихъ сократилось противъ той навигаціи на 19%. Но мѣстное грузовое движеніе водой въ Харбинъ и изъ Харбина нѣсколько увеличилось противъ 1910 года. А именно, Харбинскую пристань въ теченіи навигаціи 1911 года пароходы, баржи и джонки посѣтили 5440 разъ противъ 5115 посѣщеній въ предшествовавшую навигацію, что составило увеличеніе оборота грузовыхъ судовъ на 6%. Такой успѣхъ судоходства слѣдуетъ приписать тому обстоятельству, что чума помѣшала вывозу бобовъ и нѣкот. др. зерновыхъ продуктовъ въ теченіе зимы 1910—1911 г.г., вслѣдствіе чего около 4 мил. пуд. бобовъ, оставшихся у китайцевъ, пошло на экспортъ уже въ періодъ навигаціи. Эти бобы доставлялись не гужемъ, какъ дѣлается зимой, а водой въ Харбинъ для дальнѣйшей отправки по жел. дорогѣ во Владивостокъ. Подобные грузы и доставили лишнюю работу рѣчнымъ судамъ, покрывъ убыль грузовъ пшеницы, какъ слѣдствіе сокращенія экспортнаго зерна и муки въ Пріамурье

А вотъ какіе результаты далъ вывозъ маньчжурскихъ продуктовъ въ Забайкалье въ 1911 году по жел. дорогѣ:

По сравненію съ 1910 годомъ вывозъ хлѣба въ Забайкалье упалъ почти на 400 тыс. пудовъ.

Зато для экспорта бобовъ по жел. дор. черезъ Владивостокъ отчетный годъ прошелъ очень удачно, а именно:

Прошло черезъ таможню:	1910 г	1911 г.
	Въ пудахъ	
Бобы въ зернѣ	15.651.000	21.830.000
Бобовое масло	3.000	11.000
Бобовые жмыхи	817 000	851.000

Кромѣ того было вывезено водой на Амуръ бобовъ въ зернѣ 418.000 пуд., масла 193.000 пуд. и жмыховъ 270.000 п. и по жел. дор. въ Забайкалье бобовъ въ зернѣ 89.000 пуд. Общія цифры бобоваго экспорта за 1911 годъ получаются такія:

	Въ пудахъ.
Бобы въ зернѣ	22.337.000
Бобовое масло	203.000
Бобовые жмыхи	1.121.000

Нѣкоторую угрозу дальнѣйшему развитію торговли Харбина можно видѣть въ стремленіи японцевъ создать ему конкурента въ лицѣ города Чаньчуня (узловой пунктъ русской и японской жел. дор.), гдѣ растутъ склады всевозможныхъ японскихъ товаровъ, предназначаемыхъ къ распространенію въ Сѣв. Маньчжуріи, и гдѣ образовался передаточный пунктъ для товаровъ привозимыхъ изъ др. странъ черезъ Дальній. Этимъ способомъ японцы дѣлаютъ конкуренцію и Харбину, и Владивостоку (какъ транзитному порту). Объ успѣхахъ снабженія Сѣв. Маньчжуріи товарами черезъ Дальній и Чаньчунь можно судить, во первыхъ, изъ того, что этимъ путемъ въ Сѣв. Маньчжурію проникло ихъ на 18,5 мил. руб., тогда какъ черезъ Владивостокъ лишь на 9,1 мил. рублей, во вторыхъ, изъ того, что ростъ грузовъ, переотправленныхъ со станцій Чаньчунь и Куаньчендзы на сѣверъ, растетъ въ такой прогрессіи:

Въ 1909 г. 3,9 мил. пуд.
" 1910 г 6,3 " "
" 1911 г. 8,4 " "

А цифры перевозки отдѣльныхъ грузовъ наростаетъ такъ:

	Ввозъ въ тыс пуд. 1910 г.	1911 г.
Кам. уголь	2492	3784
Мѣшки джутовые	214	412
Мануфактура	236	669
Сахаръ	104	234
Бумага	81	201
Металлич. издѣл.	25	132
Бакалея	17	84
Посуда ст. и фарф.	20	46
Табакъ	4	75
Аптек. и моск. тов	4	126
Мыло и др. туал. пр	2	56
Стекло	2	20

Вообще слѣдуетъ замѣтить, что наши сосѣди ничуть не считаются съ разграниченіемъ сферъ вліянія между Россіей и Японіей, развивая обширную торговую дѣятельность не только въ Южной, но и въ Сѣв. Маньчжуріи, которая, какъ объяснено въ главѣ II, представляетъ болѣе емкій рынокъ для ввоза товаровъ и которая имѣетъ, кромѣ того, больше, чѣмъ Южн. Маньчжурія, избытковъ своей сельскохозяйственной производительности, пригодныхъ для экспорта, что, очевидно, и привлекаетъ туда японскую предпріимчивость.

Хлѣбныя цѣны въ Харбинѣ съ основанія биржи.

Пшеница (натур. 120 золотниковъ).

	1907 г.	1908 г.	1909 г.	1910 г	1911 г.	1912 г.
Январь	—	63	62-70	60-72	65-70	88-103
Февраль	—	69-75	74	62-80	60-69	100
Мартъ	—	72-74	74	60-65	61-64	100-103
Апрѣль	—	69	78-83	61-64	61-63	100-125
Май	—	70	83-84	52-62	60-62	123-125
Іюнь	—	71-72	85	48-53	58-65	95-125
Іюль	71-76	73-75	80-81	49-54	65-73	80- 95
Августъ	64-70	71-70	60	67-70	65-75	100-115

Сентябрь . .	68-70	68-69	58-60	62-70	75-78	100-106
Октябрь. . .	63-69	56	58-60	57-67	74-78	96-103
Ноябрь . . .	58-63	57-60	57-60	60-65	76-78	95-100
Декабрь . .	60-61	60-63	63	62-65	77-80	—

Крупчатка I сортъ.

Январь . . .	—	8 50	8.25	8.00	8,25	10.25
Февраль . .	—	8.50	8.50	8.00	8.00	10.50
Мартъ . . .	—	8.50	8.00	8.00	8.00	10.00
Апрѣль . .	—	8.50	8.50	8.25	8.00	10.50
Май	—	8.50	8.50	8 00	8.00	11.25
Iюнь	—	8.50	9.00	7.75	8.00	11.75
Iюль	8.50	8 50	8.75	7.50	8.00	11.75
Августъ. . .	9.00	8.50	8.75	8.00	8.56	11 75
Сентябрь . .	9.00	8 50	8 50	8.50	8.75	11.75
Октябрь. . .	9.00	8.25	8.25	8.50	9.25	10.75
Ноябрь . . .	8.50	8.25	8.00	8,25	9.25	10.25
Декабрь. . .	3 50	8.25	8.00	8.00	9.75	—

III сортъ.

Январь . . .	—	7 25	6.75	6.75	7.00	8 75
Февраль. . .	—	7 25	7.00	6.75	6.75	9.25
Мартъ . . .	—	7.25	6 75	6.75	6.75	8 75
Апрѣль . .	—	7.25	7.25	7.00	6.75	9.50
Май	—	7 25	7 25	6,75	6.75	10.00
Iюнь	—	7 25	7.25	6.25	6.75	10.50
Iюль	7 00	7.25	7.50	6.25	6.75	10.00
Августъ. . .	7.50	7.25	7.50	6.75	7.25	10.00
Сентябрь . .	7.50	7.25	7.25	6.25	7.50	10·00
Октябрь. . .	7.00	6.75	7.00	6.25	8.00	10 00
Ноябрь . . .	7 25	6.75	6.75	7.00	8.00	9.50
Декабрь. . .	7.25	6.75	6.75	6.57	8.50	—

Мука пшеничная размольная.

Январь . . .	—	4.75	4.75	4.50	5.00	6.50
Февраль. . .	—	4.75	5.00	4.50	4.50	6.75

Мартъ . . .	—	5.25	5.00	4.50	4.50	6.75
Апрѣль . .	—	5.25	5.50	4.75	4.50	725
Май	—	5.25	5.50	4,50	4.50	7.75
Iюнь	—	5.25	5.75	4.50	4.50	8.25
Iюль	4.50	5.25	5.50	4.00	4 50	8.25
Августъ . .	4 50	5.25	5.50	4.50	5.00	7.75
Сентябрь . .	4.50	5.25	4.50	5.00	5 75	7.75
Октябрь. . .	5.50	4 75	4.25	5 00	5.75	7.75
Ноябрь . . .	4.75	4 75	4.00	5 00	5.77	6.76
Декабрь. . .	4.75	4.75	4.00	5.00	6.25	—

Отруби.

Январь . . .	—	30	18-19	22	25	40
Февраль . .	—	30	22	22	15	45
Мартъ . . .	—	22	23	25-26	27	40
Апрѣль . .	—	30	24-25	27	30	55
Май	—	30	30	27	30	75
Iюнь . . .	—	27	30	27	30	70
Iюль	30	27	30	22	32	50
Августъ . .	30	27	30	25	35	40
Сентябрь . .	30	27	27	25	40	45
Октябрь. . .	30	25-27	27	25	40	45
Ноябрь . . .	26	22	27	25	40	35
Декабрь. . .	28	19-20	27	25	40	—

Ячмень.

Январь . . .	—	42-43	54-55	40-50	45-55	70-75
Февраль. . .	—	50	49-59	40 50	54-55	72 76
Мартъ . . .	—	51-52	50	40-43	49-50	75-76
Апрѣль . .	—	52-55	50	42-43	42-48	87-97
Май	—	58	44.49	27-38	40-43	110-115
Iюнь	—	60	35	29-32	40-45	92
Iюль	—	63-64	27	31	45-55	62-75
Августъ . .	—	45	—	46-50	55-57	70-27
Сентябрь . .	47	40-41	28	46-48	55-60	62-65

Октябрь. . .	38	39	29-35	43-45	52-54	6275
Ноябрь . . .	35-37	38	34-40	43-42	60-61	70-62
Декабрь. . .	39	38	40-42	42-45	56-60	--

Гаолянъ.

Январь . . .	—	42-43	54-55	40-50	45-55	70-75
Февраль. . .	—	50	49-56	54-55	72 76	75-76
Мартъ . . .	—	51-52	50	40-43	49-50	75-76
Апрѣль . .	—	52-55	50	42-43	42-48	87-97
Май	—	58	44-45	27-38	40-43	110-115
Іюнь	—	60	35	29-32	40-45	92
Іюль	—	63-64	27	31	45-55	62-75
Августъ . .		45	—	46-50	55-57	70-72
Сентябрь . .	47	40-41	28	46-48	55-60	62-65
Октябрь. . .	38	39	29-35	43-45	52-54	62-65
Ноябрь . . .	35-37	38	34-40	42-43	60-61	70-72
Декабрь. . .	39	38	40-41	42-45	56-60	—

Бобы (масличные).

Январь . . .	—	41-42		46-64	52-58	66-70
Февраль. . .	—	43-57	29	58-65	52-58	65-67
Мартъ . . .	—	42	30	64-70	52-56	62-66
Апрѣль . . .	—	38	34-35	68-72	52-57	72-75
Май . . .	—	35-36	43	60-66	55-57	72-75
Іюнь . . .	—	30	49-50	58	57-59	67-72
Іюль	—	30	—	55-62	59-62	67-71
Августъ . .	—	25	—	64	—	—
Сентябрь . .	—	22-24	—	55-58	60-62	—
Октябрь. . .	45	22	40-48	47-55	61-65	65-68
Ноябрь . . .	48-49	20	48-56	47-52	58-63	55-63
Декабрь. . .	43-47	18	56-60	47-52	60-63	—

ГЛАВА V.

Перспективы желѣзнодорожнаго дѣла въ Китаѣ

Изъ всѣхъ возможныхъ предметовъ ввоза въ будущемъ изъ Россіи въ Китай на первое мѣсто слѣдовало бы поставить желѣзнодорожные матеріалы, потому что въ области экономической жизни Китая, съ водвореніемъ въ этой странѣ спокойствія первоочередной задачей будетъ возобновленіе желѣзнодорожнаго строительства.

Такъ какъ начатая самими китайцами постройка новыхъ жел. дорогъ оборвалась еще весной 1911 года вслѣдствіе того, что правительство обнаружило злоупотребленія распорядителей кредитовъ или техническую неумѣлость строителей и отняло концессіи, то большая часть работъ предстоитъ еще впереди, и для ихъ выполненія требуются новые предприниматели, по преимуществу иностранцы. Трудно вѣрится, что уполномоченный китайскаго правительства по желѣзнодорожнымъ дѣламъ Сун-ятъ-сенъ найдетъ дома и нужные капиталы, и строителей. Въ 1910 году при крайне вяломъ производствѣ работъ Китаю потребовалось желѣзнодорожныхъ матеріаловъ (рельсъ, скрѣпленій, трубъ, мостовыхъ частей, подвижного состава и проч.) на сумму 19½ мил. руб. Въ 1911 году спроса на нихъ почти не было. Но съ возрожденіемъ желѣзнодорожнаго строительства спросъ на такіе матеріалы долженъ увеличиться во много разъ и эта статья импорта останется весьма крупной вплоть до того времени, когда удастся закончить оборудованіе всей намѣченной желѣзнодорожной сѣти въ Китаѣ.

По плану, утвержденному китайскимъ правительствомъ, рельсовая сѣть первой очереди должна быть протяженіемъ 19158 верстъ. (не считая русской и японской линій въ

Маньчжуріи). Въ періодѣ постройки находилось къ веснѣ прошлаго года 2438 верстъ. Спроектировано вновь 11671 верста. Такимъ образомъ выполнено лишь около четверти всей сѣти. Ниже приведенъ полный списокъ китайскихъ желѣзныхъ дорогъ съ указаніемъ ихъ состоянія къ 1 января 1911 года и ихъ протяженія:

Названіе линіи	Дѣйствующія	Строящіяся	Спроектированныя.
	Число	верстъ.	
Пекинъ-Мукденъ	782	—	—
Пекинъ-Калганъ	208	250	—
Пекинъ-Ханькоу	1743	—	—
Тяньзинь-Пукоу	530	470	—
ЦиндаоЦзинанфу	365	—	—
Кантонъ-Ханькоу	225	860	—
Кантонъ-Цзюлунь	33	137	—
Шанхай-Нанкинъ	305	—	—
Шанхай Ханьчжофу	177	53	—
Амой-Чжаучжоуфу	50	—	150
Сватоу-Чжаучжоуфу	36	—	—
Цицикарская узокол.	20	—	—
Самкафой-Конджинъ	86	—	—
Юннань-Даоки	435	—	—
Цаочжуань Дзечжуань	53	—	—
ХанькоуЧенджу	—	420	930
Цзюдзянь-Наньчанъ	—	125	—
Ууху-Гуандечжоу	—	225	90
Гиринъ-Чаньчунь	—	125	—
Калганъ-Кяхта	—	—	1200
Хэнаньфу Кульджа	—	—	3310
Латунфу-Пучжофу	—	—	695
Чжендинфу-Дэчжоу	—	—	190
Кайфиньфу-Сюйчжоуфу	—	—	265
Синьянчжоу Фыньянъ	—	—	405
Чифу-Гейсянъ	—	—	225
Цзяочжоу-Цучжоуфу	—	—	270
Хайчжой-Гайчжоу	—	—	315

Уси-Цзининъ	—	—	30
Ичанъ-Гауншуй	—	—	450
Гулинъ-Цуаньчжоу	—	—	120
Кантонъ-Макао	—	—	115
Дансунъ-Наньинъ	—	—	195
Юннаньфу-Суйфу	—	—	600
Юннаньфу-Бамо	—	—	710
Чжанчжоуфу-Вайчжоу	—	—	40
Цпнхуанчжень-Цзечжоу	—	—	55
Линшанванъ-Айгунъ	—	—	1311
Итого	5049	2438	11671

Вся сѣть первой очереди должна быть длиною 19.158 верстъ

Излишне было бы приводить подробныя доказательства, что рельсовая сѣть протяженіемъ въ 19 тыс. верстъ не можетъ въ достаточной мѣрѣ обслуживать всю огромную площадь Китая, тѣмъ болѣе, что изъ этой цифры свыше 5600 верстъ желѣзныхъ дорогъ намѣчено къ постройкѣ въ самой малонаселенной части государства, именно въ Монголіи. Такимъ образомъ, на долю густонаселеннаго внутренняго Китая достанется всего около $13^1/_2$ тыс. верстъ. Этого, конечно, слишкомъ мало. При томъ же нѣкоторыя изъ существующихъ уже, начатыхъ постройкой или проектированныхъ линій, будучи предназначены связывать отдѣльные торговые центры, оторваны отъ общей сѣти, что не нормально. Такія линіи, разумѣется, вскорѣ будутъ продолжены до ближайшихъ станцій сѣти. Затѣмъ къ каждой магистрали со временемъ потребуются поѣздные пути. Такимъ образомъ, въ области желѣзнодорожнаго строительства въ Китаѣ вырисовываются неограниченныя перспективы.

Оцѣнивая китайскія желѣзныя дороги съ точки зрѣнія обезпеченности ихъ массовыми грузами, а слѣдовательно и доходностью, можно грубо подраздѣлить рельсовую сѣть на двѣ части: всѣ линіи внутри Китая обѣщаютъ выгодность, что уже дознано опытомъ ихъ эксплоатаціи, линіи же по

Монголіи обречены на продолжительную бездоходность, что и предвидѣлось правительствомъ, которое если и рѣшило все таки оборудовать Монголію желѣзными дорогами, то преслѣдуя не коммерческія, а исключительно политическія и колонизаціонныя задачи.

Улучшить торговый балансъ Россіи съ Китаемъ представляется блестящій случай путемъ поставокъ желѣзнодорожныхъ матеріаловъ въ Китай, гдѣ и концессіи, и поставки матеріаловъ будутъ разданы безъ сомнѣнія иностранцамъ. Полученіе концессій дастъ примѣненіе излишку орудій металлургическаго и машино-строительнаго производства въ Россіи. Наши заводы уже научились сравнительно дешево изготовлять издѣлія. Дѣлались успѣшно и опыты экспорта ихъ за границу. А потому они несомнѣнно могли бы исполнять заказы для Китая. Большинство заводовъ расположено на югѣ Россіи, по близости къ черноморскимъ портамъ, почему доставка грузовъ моремъ въ китайскіе порта не должна бы обходиться дороже, чѣмъ изъ промышленныхъ центровъ Западной Европы. Рельсовъ, мостовыхъ частей и подвижного состава можно ежегодно ввозить изъ Россіи въ Китай на сумму въ нѣсколько разъ больше, чѣмъ, напримѣръ, мануфактуры. Будущая китайская промышленность прежде всего, конечно, обезпечитъ національный рынокъ предметами повседневнаго обихода народныхъ массъ. А болѣе сложныя производства возникнутъ лишь впослѣдствіи, потому что для этого требуются и огромные капиталы и долгій техническій навыкъ. Не ясно ли отсюда, что усилія Россіи должны быть направлены къ овладѣнію новѣйшими культурными запросами китайскаго рынка, главнымъ образомъ его государственными надобностями.

Желѣзнодорожные строители всегда заносятъ въ чужія страны свои привычки и вкусы, для удовлетворенія которыхъ вслѣдъ имъ ѣдутъ туда торговцы соотечественники со своими товарами. Поэтому одними изъ самыхъ лучшихъ проводниковъ русскихъ товаровъ на китайскій рынокъ явились бы наши желѣзнодорожники, что уже доказано опытомъ въ Маньчжуріи. Солидарность интересовъ поставщиковъ желѣзнодорожныхъ матеріаловъ и производителей фабричныхъ товаровъ должна бы побудить ихъ сообща взять концессіи въ Китаѣ, потому что это важный залогъ успѣха въ дѣлѣ завоеванія его рынковъ.

ГЛАВА VI.

Русская желѣзная дорога въ Маньчжуріи.

Россія пріобрѣла крупные торговые интересы въ Китаѣ лишь со времени постройки (въ періодъ 1898-1903 г.г.) черезъ Маньчжурію желѣзной дороги. До той поры вывозъ въ Китай въ теченіе года русскихъ товаровъ никогда не поднимался выше 8-9 мил. руб. Въ годъ же открытія движенія по К. В. ж. д. онъ сразу увеличился на 13 мил. руб. и затѣмъ пошелъ дальше. При чемъ упадокъ торговли съ Монголией нисколько не отразился впослѣдствіе на общей цифрѣ нашего экспорта; убыль вывоза въ Монголію съ избыткомъ стала покрываться вывозомъ черезъ Маньчжурію. По первоначальному плану акц. о-во К. В. ж. д. было образовано съ цѣлью только соединить рельсовымъ путемъ Читу съ Владивостокомъ, пока не будутъ отстроены Амурскіе участки сибирской магистрали. Но потомъ измѣнившееся политическое положеніе Дальняго Востока побудило правительство пріобрѣсти военный портъ на южной оконечности Маньчжуріи и создать вблизи его торговый портъ, что и вызвало постройку южной линіи на Артуръ и Дальній. Китайская Восточная ж. д. поступила въ эксплоатацію съ 1 Іюля 1903 г., но 27 января 1904 г. уже началась русско-японская война, въ результатѣ которой южная линія, начиная отъ ст. Куаньчензы, отошла (по Портсмутскому договору) во владѣніе Японіи. Такимъ образомъ, расширеніе маньчжурской желѣзнодорожной сѣти противъ первоначальнаго плана не удалось. Въ русскихъ рукахъ осталось отъ южной линіи только 222 версты и значеніе этого участка свелось къ значенію подъѣздного пути, зависящаго отъ японской магистрали.

Желѣзнодорожное предпріятіе сдѣлалось главнымъ орудіемъ экономической работы Россіи въ Маньчжуріи. Линія прорѣзала страну первобытной культуры, одну изъ самыхъ глухихъ провинцій Китая, поэтому неудивительно, что снабженіе ея рельсовымъ путемъ создало настоящій переворотъ въ хозяйственной жизни страны. Для дороги потребовались рабочія руки, матеріалы, припасы, перевозочныя средства. Уплачиваемыя за все это деньги доставили населенію крупные ресурсы, которые раньше отсутствовали. Для продуктовъ туземнаго сельскаго хозяйства открылись новыя рынки: во-первыхъ, мѣстные по линіи жел. дороги; во-вторыхъ, внѣшніе, вывозъ куда маньчжурскихъ продуктовъ облегчился и удешевился подъ вліяніемъ тарифовъ Кит. Вост. жел. дор. Съ другой стороны, облегчилась и удешевилась доставка для нуждъ мѣстнаго населенія привозныхъ фабричныхъ товаровъ. Созданное, благодаря такимъ условіямъ повышеніе доходности сельскаго хозяйства и оплаты всякаго труда сдѣлало край привлекательнымъ для китайскихъ колонистовъ, которые стали усиленно заселять Сунгарійскій бассейнъ. Постепенно образовавшаяся въ полосѣ жел. дороги обширная русская колонія принесла съ своей стороны краю предпринимательскую энергію, техническія знанія и коммерческій навыкъ, благодаря чему создалась отсутствовавшая до тѣхъ поръ обработывающая промышленность, возникли новыя отрасли торговли, появились на рынкѣ новыя цѣнности, наладился экспортъ заграницу. Первые денежные ресурсы для этого почерпались у желѣзной дороги изъ ея расходнаго бюджета, такъ какъ капиталисты весьма мало интересовались Маньчжуріей, пока тамъ шла піонерская работа. Но впослѣдствіе этотъ источникъ капиталовъ отошелъ на второй планъ, такъ какъ товарообмѣнъ развился на сумму, далеко превышающую ту сумму, какая изъ производимыхъ ежегодно дорогой расходовъ остается въ Маньчжуріи. Такъ, въ 1911 году торговый оборотъ одного только города Харбина выражался въ суммѣ 41 мил. рублей, между тѣмъ весь бюджетъ Кит. Вост. ж. д., включая содержаніе войскъ, укладывается въ сумму 23-23 мил. руб., изъ которыхъ въ Харбинѣ рас-

ходуется не больше 15 мил. рублей въ годъ. Слѣдовательно, въ торговый оборотъ Харбина дорога можетъ вливать никакъ не больше этой суммы. Но Харбинъ еще возвращаетъ часть ея —и довольно значительную—дорогѣ путемъ платежей за перевозку грузовъ, за аренды, за подтоварныя ссуды и др. статьи. Такимъ образомъ, дорога вливаетъ въ торговый оборотъ Харбина въ данное время едва ли даже 20%. Англія вкладываетъ въ него больше, уплачивая за масличные бобы до $14^1/_2$ мил. руб. въ годъ. Много денегъ притекаетъ изъ Пріамурья за продаваемые туда продовольственные припасы. Такимъ образомъ, главные денежные рессурсы торговля почерпаетъ уже не въ тратахъ казны, а въ производительномъ трудѣ населенія того района, для котораго Харбинъ служитъ торгово-промышленнымъ центромъ.

Сама желѣзная дорога основала въ Маньчжуріи нѣкоторыя побочныя предпріятія, какъ-то, завела обширное пароходство по Сунгари, стала добывать каменный уголь близь ст. Чжалайноръ (нынѣ въ арендѣ у частныхъ лицъ), пріобрѣла лѣсныя концессіи, которыя затѣмъ передала въ эксплоатацію своимъ поставщикамъ лѣсныхъ матеріаловъ. Вышеописанная роль Кит. Вост. жел. дор. въ связи, во-первыхъ, съ земельной собственностью на полосѣ отчужденія, гдѣ частнымъ лицамъ земельные участки можно только арендовать у дороги, во-вторыхъ, съ сосредоточеніемъ въ рукахъ желѣзнодорожной администраціи и гражданской, и полицейской власти въ полосѣ дороги съ исключительнымъ правомъ сношеній съ туземными властями по всѣмъ дѣламъ, относящимся до русской концессіонной полосы, придала желѣзной дорогѣ значеніе главнаго орудія осуществленія не только экономическихъ, но и политическихъ интересовъ Россіи въ Маньчжуріи. Въ хозяйственномъ отношеніи отъ желѣзнодорожной администраціи зависятъ даже расположенныя въ Маньчжріи русскія войска.

Если Кит. Вост. ж. д. на первыхъ порахъ сдѣлала очень мало для распространенія русскихъ товаровъ въ Китаѣ, то въ этомъ вина падаетъ не на одну ее. Тогда не существовало ни въ Маньчжуріи, ни даже въ Сибири, оптовыхъ фабричныхъ складовъ русскихъ товаровъ и не было подготовлено никакой организаціи для использованія новаго удобнаго пути въ Китай. Все было предоставлено случаю. Русскіе фабриканты и торговцы игнорировали Маньчжурскій рынокъ. Между тѣмъ поставщики иностранныхъ товаровъ караулили моментъ, когда имъ представилась возможность воспользоваться русской желдорогой въ интересахъ иностранной торговли. Болѣе рѣшительныя мѣры въ пользу русскаго дѣла, какъ завозные склады, удешевленные тарифами, срочные товарные поѣзда изъ Москвы на Дальній Востокъ—все это осуществлено лишь въ послѣдніе 2-3 года, когда иностранная торговля заняла уже прочное положеніе въ Маньчжуріи. Какъ указано въ главѣ I, произведеніями русской промышленности покрывается лишь четверть потребностей маньчжурскаго рынка въ привозныхъ товарахъ.

Сравнительно слабое содѣйствіе со стороны жел. дор. колоніальнымъ задачамъ Россіи въ Маньчжуріи объясняется тѣмъ, что коммерческія соображенія побуждаютъ дорогу не дѣлать различія между русскими и иностранными ея кліентами въ отношеніи тарифной системы, предоставленія правъ завозныхъ складовъ, сдачи въ аренду земельныхъ участковъ и т. п.. Ссудныя операціи, какъ могущественной въ рукахъ желѣзныхъ дорогъ средство содѣствія развитію торговли, также весьма слабо используется въ Маньчжуріи для поддержки русскаго дѣла, такъ какъ малые размѣры подтоварныхъ ссудъ не достигаютъ цѣли. Вотъ сравненіе биржевыхъ цѣнъ въ Харбинѣ начала 1912 года и размѣровъ подтоварныхъ ссудъ, установленныхъ желѣзною дорогою на тотъ же періодъ:

	Биржевая цѣна:	Ссуда на сроки свыше 1 мѣс.:	
Пшеница	1 р. 02 к.	66 к.	(съ мѣшкомъ).
Овесъ	80 к.	53 к.	(тоже).
Ячмень	70 к.	50 к.	(тоже).
Мука 2 сорта . . .	1 р. 90 к.	1 р 22 к.	(тоже).

Отнимая отсюда проценты за ссуду и др. расходы, связанные съ залогомъ, размѣръ ссудъ сводится въ среднемъ

всего къ 55% рыночной стоимости товара, что, конечно, не устраиваетъ ссудополучателей. Кромѣ того, ссуды распространяются лишь на самое ограниченное число перевозимыхъ грузовъ.

Наша желѣзная дорога обслуживаетъ край, гораздо слабѣе населенный и менѣе производительный, чѣмъ Южная Маньчжурія, которую обслуживаетъ японская жел. дорога и успѣхамъ дѣятельности которой много помогаетъ выходъ къ морю. При этомъ въ Сѣверной Маньчжуріи имѣется водный путь (р. Сунгари), конкурирующій съ рельсовымъ путемъ, тогда какъ вслѣдствіе своего мелководья р. Ляохэ, протекающая въ Южной Маньчжуріи, не можетъ дѣлать японской дорогѣ сильной конкуренціи. По изложеннымъ причинамъ, а также вслѣдствіе стараній японской дороги развивать торговлю и привлекать грузы всѣми способами, японское желѣзнодорожное предпріятіе работаетъ съ лучшими результатами, нежели русское.

Тѣмъ не менѣе, Кит. Вост. ж. д. въ послѣдніе годы достигла значительныхъ успѣховъ, обусловленныхъ усиленіемъ товарообмѣна въ Сѣв. Маньчжуріи. Перевозка частныхъ грузовъ малой скорости наростала довольно быстро, что видно изъ сравненія слѣдующихъ цифръ:

Годы:	Количество грузовъ въ мил. пудовъ.
1908	33,3
1909	44,3
1910	57,6
1911	74,8

Грузы распредѣлялись по ихъ назначенію въ 1910 году (послѣднемъ, статистика котораго уже разработана,) такъ:

въ мѣстномъ сообщеніи	12.604.000
вывозъ изъ Маньчжуріи	29.814.000
ввозъ въ полосу дороги	10.855.000
транзитъ	4.308.000
Итогъ на	57.581.00

Наибольшее развитіе перевозокъ наблюдается по вывозу. Экспортъ (главнымъ образомъ бобовъ, муки и разл-

зер. прод.) играетъ первенствующую роль въ перевозкахъ грузовъ, составляя болѣе половины (около 52%) всего грузооборота на Кит. Вост. жел. дор. Цифра ввоза въ послѣдніе годы сильно возросла за счетъ кит. соли и яп. каменнаго угля (въ сложности свыше 5 мил. пудовъ). Перевозка грузовъ въ мѣстномъ сообщеніи наростаетъ медленнѣе. Цифра же грузовъ, слѣдующихъ транзитомъ, мало измѣнятся, т. к. она зависитъ главнымъ образомъ отъ размѣровъ движенія чайныхъ грузовъ, количество которыхъ подвержено малымъ колебаніямъ.

Распредѣленіе по главнымъ родамъ грузовъ и по ихъ назначенію въ 1910 году было слѣдующее.

Мѣстное сообщеніе.

Общее количество грузовъ	12.604.000
Въ томъ числѣ:	
Мука и зерн. прод.	6 501 000
Дрова	1.929.000
Лѣсные матеріалы	475.000
Цементъ и известь	392,000
Соль (китайск.)	322.000
Мѣшки	232.000
Каменный уголь	133.000
Плоды и овощи	122 000
Проч. грузы	2.435.000

Вывозъ за предѣлы Маньчжуріи.

	Пограничная	Маньчжурія	Куаньченцзы
Общее количество грузовъ	24716.000	1 552.000	3.346.000
Въ томъ числѣ муки и зерн, прод	23.754·000	1.238.000	1.246.000

Ввозъ въ Сѣв. Маньчжурію.

	Пограничная	Маньчжурія	Куаньченцзы
Общее кол. грузовъ	3.546.000	554.000	6.787.000
Въ томъ числѣ:			
Соль	2.117.000	—	509.000

Камен. уголь .	4.000	9.000	2.358.000
Мануфактура .	34.000	45 000	602.000
Мука и зерн. прод.	12.006	7.000	549.000
Мѣшки	71.000	—	262.000

Транзитъ по Кит. Вост. ж. д.

	Съ Уссур. ж. д. въ Сиб. и Россію.	Съ Заб. ж. д. въ Пріамурье
Общее количество грузовъ . . .	3.635.000	663.000
Въ томъ числѣ чай	3.229.000	—

Въ отчетномъ 1911 году было отправлено со станцій Кит. Вост. ж. д. частныхъ грузовъ малой скорости 74.855.379 пудовъ, въ томъ числѣ хлѣбныхъ грузовъ 45.579.770 пудовъ. Сравненіе результатовъ перевозокъ за три послѣдніе года дастъ такую картину:

	Общее количество частныхъ грузовъ мал. скорости	Въ томъ числѣ Хлѣбныхъ груз.	Проч. груз.
	В ъ п у д а х ъ.		
1909 г.	44.313.615	25.520.500 . .	18.793.115
1910 г.	57.581.110	33.287.700 .	24.262.410
1911 г.	74.855 379	45.579.770 . .	29.275.602

Такимъ образомъ общая цифра перевозокъ возросла на $30\frac{1}{2}$ мил. пуд. или 69%. Но между отдѣльными группами грузовъ этотъ приростъ перевозокъ распредѣляется неравномѣрно. А именно, цифра хлѣбныхъ грузовъ увеличилась на 20 мил. пуд. или на 80%, а цифра прочихъ грузовъ на $10\frac{1}{2}$ мил. пуд. или на 59%. Отсюда видно, что перевозочныя операціи развиваются преимущесвенно за счетъ хлѣбныхъ грузовъ, что вполнѣ естественно для страны земледѣльческой, какую представляетъ собой обслуживаемая Кит. Вост. ж. д. мѣстность.

Въ зависимости отъ увеличенія производительной работы валовой доходъ К. В. ж. д. возрастаетъ такимъ образомъ:

Годы	Валовой доходъ въ мил. руб.
1908	14,9
1909	15,5
1910	17,5
1911	19,3

Въ связи съ увеличеніемъ доходности получилась возможность съ 1910 года покрывать съ избыткомъ эксплоатаціонные расходы дороги. Этотъ процессъ можно прослѣдить по слѣдующимъ цифровымъ даннымъ.

Годы	Дефицитъ.	Прибыль.
	Въ мил. руб.	
1908	3,5	—
1909	0,7	—
1910	—	1,6
1911	—	3,9

При современномъ положеніи Кит. Вост. ж. д. тѣ довольно крупныя приплаты отъ казны, какія ежегодно дѣлаются желѣзнодорожному о-ву для покрытія его бюджета, вытекаютъ, такимъ образомъ, отнюдь не изъ дефицитности хозяйства дороги, которая уже отошла въ прошлое, а изъ того, что на дорогѣ лежитъ обязанность покрывать расходы по содержанію русскихъ войскъ въ Маньчжуріи и всѣхъ правительственныхъ учрежденій въ Харбинѣ и на линіи, (исключая консульствъ), а также погашать затраченные на постройку дороги крупные капиталы, наросшіе сверхъ того проценты, равно какъ приплаты на покрытіе дефицитовъ перваго періода эксплоатаціи.

Капиталъ, затраченный въ Кит Вост. ж. д. по день передачи ея въ эксплоатацію (1 Іюля 1903 года г.) слагался изъ слѣдующихъ суммъ, показанныхъ въ раздѣночныхъ вѣдомостяхъ.

1) Стоимость пути (протяженіе линіи 2370 верстъ) и сооруженій . .	163.548.758 руб.
2) Подвижной составъ	39.520.465 „
3) Отчужденіе земель и имуществъ . . .	4.010.623 „
4) Личный составъ:	
а) правленіе	2.279.312 „

б) управленіе . . . . 13.830.545 „
в) изысканія и составленіе проектовъ 5.743.409 „
г) путевыя пособія, награды и проч.. 1.684.182 „
5) Вспомогательныя предпріятія (каменноугольныя копи, судоходство, лѣсопилки и пр.) . . . . 8 776.641 „
6) Доплата на возобновленіе сооруженій, имуществъ и матеріаловъ, уничтоженныхъ въ боксерскія безпорядки 71.745.878 „
7) Проценты и погашеніе строительнаго капитала въ періодъ постройки . . 27.528.491 „

Капиталъ о-ва образовался изъ взносовъ по акціямъ и выпусковъ гарантированныхъ правительствомъ 4% облигацій. Большая часть послѣднихъ (на сумму 280.500 000 р.) пріобрѣтена министерствомъ финансовъ. Кромѣ этого о-ву выдавались изъ казны ссуды на достройку во-время и послѣ войны и на покрытіе дефицитовъ отъ эксплоатаціи дороги. Затраченный на все это казною капиталъ слагается изъ слѣдующаго:

1) покупка облигацій		280.500.000 р.
2) достройка дороги:	въ 1904 г.	34.500.000 „
	„ 1905 „	6.000.000 „
	„ 1907 „	3.000.000 „
3) покрытіе дефицит.	„ 1903 „	4.500.000 „
	„ 1904 „ . . . . }	
	„ 1905 „ . . . . }	86.300.000 „
	„ 1906 „ . . . . }	
	„ 1907 „	21.300.000 „
	„ 1908 „	15.600.000 „
	„ 1909 „	12 700.000 „
	„ 1910 „	10.300.000 „
4) погашеніе и проценты на капиталъ и по ссудамъ за всѣ годы (приблиз.) .		85.000.000 „
	Итого	559.700.000 „

Изъ этой суммы слѣдуетъ вычесть, во первыхъ, полученный дорогою за періодъ эксплоатаціи доходъ (до 1 Января 1911 г. въ суммѣ 141.600.000 р.), во-вторыхъ, уплаченную Россіею изъ кассы желѣзнодорожнаго о-ва скрытую контрибуцію Японіи въ формѣ уступки ей южной линіи отъ ст. Куаньчендзы съ вѣтками, портами и каменноугольными копями. Формируя о-во Южно-Маньчжурской ж. д., японская казна взяла себѣ акцій на 100 мил. іенъ, чѣмъ и выразилась оцѣнка Японіею этого боевого трофея. Эту стоимость только недавно списали со счетовъ о-ва К. В. ж. д.. Такимъ образомъ, списанныя и подлежащія списанію съ капитальной суммы долга казнѣ статьи слагаются изъ слѣдующаго:

1) Валовой доходъ дороги, т. е. выручка отъ перевозки грузовъ, пассажировъ и изъ др. источниковъ	1903 г.	7.600.000
	1904 „	20.700.000
	1905 „	29.900.000
	1906 „	22.600.000
	1907 „	13.000.000
	1908 „	14.900.000
	1909 „	15.500.000
	1910 „	17.500.000
2) стоимость уступленной Японіи линіи и доля погашенія и процентовъ на означенную стоимость со времени уступки линіи (приблизительно)		130.000.000
	Итого	271.600.000

Вычитая эту сумму изъ 559,7 мил. руб., получимъ современный долгъ о-ва Китайской Восточной жел. дороги казнѣ въ суммѣ 288,1 мил. руб..

Погашеніе этого долга является вопросомъ скорѣе академическаго, чѣмъ практическаго свойства, такъ какъ отъ Правительства зависитъ разсматривать затраченный на постройку Кит. Вост. ж. д. капиталъ, какъ производительный расходъ на государственныя нужды. При томъ же онъ былъ сдѣланъ не за счетъ спеціальныхъ займовъ, а изъ бюджетныхъ средствъ государства, въ томъ же порядкѣ, какъ покрывались расходы, напр., на оборудованіе винной монополіи казенными заводами и складами. Иными словами, казна задолжала сама себѣ. Такія затраты по уста-

новившемуся правилу не подлежать погашенію. Для Кит. Вост. ж. д. дѣлается исключеніе только потому, что этому предпріятію приданъ характеръ частнаго акц. о-ва и къ обращенію его въ казенное, каковымъ оно является по существу дѣла, встрѣчаются повидимому формальныя препятствія.

Расходы по содержанію войскъ въ Маньчжуріи падаютъ на К. В. ж. д. съ еще меньшими основаніями. Охранная стража дороги давно расформирована. Новыя политическія обстоятельства на Дальнемъ Востокѣ привели къ тому, что часть русской арміи стоитъ въ Маньчжуріи, выполняя общегосударственную задачу. Не подлежитъ никакому сомнѣнію, что если бы желѣзная дорога даже перестала, напр., вовсе нуждаться въ вооруженной охранѣ, то Россія своихъ войскъ все равно бы не вывела изъ Маньчжуріи. Японія проще смотритъ на этотъ вопросъ, почему расходы на содержаніе ея воинскихъ силъ въ Маньчжуріи относятся на бюджетъ военнаго министерства, а не о-ва Южно-Маньчжурской ж. д., что, конечно, гораздо правильнѣе.

Обремененность К. В. ж. д. вышеупомянутыми тяжелыми платежными обязательствами можетъ представлять ту опасность, что при надобности въ развитіи желѣзнодорожнаго дѣла, вызванной условіями быстро растущаго товарообмѣна въ Сѣв. Маньчжуріи, это обстоятельство послужитъ препятствіемъ ассигнованію необходимыхъ денежныхъ средствъ. Если ставить ассигнованіе ихъ въ зависимость отъ наступленія такого момента, когда доходностью дороги можно будетъ покрывать всѣ вышеупомянутые платежи, то усиленія техническихъ средствъ дороги придется ожидать чрезчуръ долго.

Между тѣмъ развитіе торговли подсказываетъ надобность въ этомъ. До сихъ поръ дорога не находитъ, напр., средствъ произвести даже такіе сравнительно незначительные расходы, какъ на проведеніе вѣтки отъ ст. Харбинъ до городской бойни или на устройство переѣзда черезъ желѣзнодорожное полотно, чтобы улучшить грузовое движеніе между Харбиномъ и его китайскимъ пригородомъ Фудзядяномъ. Складочныя помѣщенія при станціяхъ дороги, гдѣ производится главнѣйшая погрузка зерновыхъ продуктовъ, не отвѣчаютъ грузообороту этихъ станцій, что вынуждаетъ грузовладѣльцевъ арендовать у дороги участки и затрачивать большія средства на оборудованіе собственныхъ складовъ. Паркъ крытыхъ товарныхъ вагоновъ недостаточенъ для обслуживанія хлѣбныхъ перевозокъ въ разгаръ зимы, почему часть грузовъ приходится перевозить на открытыхъ платформахъ съ рискомъ за ихъ доброкачественность, тѣмъ болѣе, что дорога не даетъ брезентовъ для покрытія товара, волей-неволей отправляемаго на платформахъ, потому что сама брезентами не располагаетъ. Условія перевозокъ хлѣба даютъ указанія, что уже пора подумать о подъѣздныхъ путяхъ къ Кит. Вост. ж. д. О томъ же говоритъ грузооборотъ на Сунгари, наростающій быстрѣе грузооборота на жел. дорогѣ, что свидѣтельствуетъ объ отвлеченіи движенія съ рельсоваго пути на водный.

Главную массу зерновыхъ грузовъ для пароходства по Сунгари даетъ лѣвый берегъ ея (Хуланченскій и сосѣдніе округа). Проведеніе туда желѣзнодорожной вѣтки является вопросомъ уже достаточно назрѣвшимъ. Полезно бы также связать подъѣздными путями съ магистрью ближайшіе къ линіи К. В. ж. д. китайскіе торговые города Шуаньченну, Ашихэ и др. Китайцы въ этомъ отношеніи уже опередили насъ, соорудивъ рельсовый путь (весьма, правда, убогій) отъ желѣзнодорожной ст. Цицикаръ до города Цицикара, каковое предпріятіе слѣдовало бы осуществить средствами о-ва К. В. ж. д. Весьма производительный и бойко торгующій районъ Нинтуты, судя по растущему грузообороту станцій Хайлинъ и Муданьцзянъ, съ каждымъ годомъ все больше и больше тяготѣетъ къ К. В. ж. д. въ ущербъ его тяготѣнію къ Гирину. Дальнѣйшее развитіе торговли Нингуты получитъ направленіе въ зависимости отъ того, соединятъ ли его рельсами съ К. В. ж. д. или же съ Чаньчунъ-Гиринской ж. д., движеніе по которой уже открылось.

Сравненіе желѣзнодорожной политики Россіи и Японіи въ Маньчжуріи весьма для насъ невыгодно. Японія употребляетъ всѣ усилія, чтобы развить свою желѣзнодорожную сѣть. Со времени Портсмутскаго трактата она затратила на

новыя работы около 90 мил. рублей, связавъ Южно-Маньчжурскую ж. д. съ сѣтью Корейскихъ дорогъ линіей Мукденъ-Андунъ; проложивъ второй путь на болѣе бойкомъ участкѣ Южно-Ман. дороги; развивъ станціонные пути во многихъ мѣстахъ и пристанскіе въ порту Дальнемъ; заставивъ китайскую администрацію приняться при участіи японскаго капитала и подъ руководствомъ японскихъ инженеровъ за сооруженіе вышеупомянутой линіи Чаньчунъ-Гиринской, правильно оцѣнивъ ея значеніе, какъ весьма важнаго подъѣзного пути.

ГЛАВА VII.

Маньчжурскій экспортъ черезъ Владивостокъ.

Владивостокскому порту главную работу доставляетъ не Пріамурье, а Маньчжурія. Самый крупный отпускной его грузъ составляютъ бобы. Среди предметовъ вывоза изъ Китая бобы играютъ весьма видную роль. Маньчжурія не имѣетъ соперниковъ по экспорту бобовъ и продуктовъ ихъ переработки; и ни одна отрасль экспортной торговли Китая не развивается такъ быстро, какъ вывозъ бобовъ, жмыховъ и масла. Наконецъ, увеличеніе торговыхъ оборотовъ Китая съ заморскими странами по экспорту находится въ тѣсной зависимости отъ того, вывозятся въ эти страны бобы или нѣтъ.

Заслугу организаціи бобоваго экспорта изъ Сѣв. Маньчжуріи слѣдуетъ приписать русскимъ предпринимателямъ, русской желѣзной дорогѣ и русскому порту. Начало правильному экспорту бобовъ изъ Сѣв. Маньчжуріи было положено въ 1907 году. До той поры бобы также отправлялись отсюда на другіе рынки, но въ весьма малыхъ количествахъ, при чемъ этотъ продуктъ едва ли проникалъ въ заморскія страны. Бобы увозили зимой на арбахъ въ южномъ направленіи. Они же шли на выработку масла въ Южной Маньчжуріи, освобождая соотвѣтствующее количество южно-манчжурскихъ бобовъ для экспорта черезъ Инкоу. Этотъ процессъ передвиженія былъ разсчитанъ на то, что сѣверные бобы всегда обходились въ производствѣ дешевле южныхъ по многимъ причинамъ: во-первыхъ, земельный просторъ Сѣверной Маньчжуріи болѣе обезпечивалъ экстенсивное хозяйство, во-вторыхъ, удаленность отъ портовъ обезцѣнивала продуктъ, въ-третьихъ, сѣверное зерно нѣсколько ниже по качеству южнаго.

Открывшійся при посредствѣ Кит. Вост. ж. д. черезъ Владивостокъ новый выходъ для бобовъ создалъ новую эпоху въ области торговли маньчжурскими бобами.

Выдающійся успѣхъ экспорта бобовъ въ этомъ направленіи видѣнъ изъ слѣдующихъ цифръ за истекшее пятилѣтіе:

Годы:	Вывозъ черезъ Владивостокъ. Въ мил. пуд.
1907 г.	1,3
1908 г.	7,6
1909 г.	15,2
1910 г.	20,6
1911 г.	26,6
Итого	71,3

При этомъ слѣдуетъ отмѣтить, что послѣдніе два года сопровождались такими обстоятельствами, при которыхъ трудно было сохранить торговлѣ правильный ходъ: чума въ зиму съ 1910 на 1911 годъ и революціонное броженіе въ Китаѣ, начавшееся съ осени 1911 г. и сопровождавшееся разстройствомъ рынка сперва по причинѣ рѣзкаго паденія курса китайскихъ бумажныхъ денегъ, затѣмъ по причинѣ появленія хунхузовъ. Однако, цифры показываютъ, что никакія внѣшнія препятствія не способны затормозить развитіе бобоваго экспорта.

Очевидно, экспортное дѣло слишкомъ прочно стало на ноги, и рынокъ для маньчжурскихъ бобовъ заграницей настолько опредѣлился, что эта торговля одолѣваетъ всякія препоны шутя

Всѣ экспортныя конторы сосредоточены въ Харбинѣ. Экспортъ бобовъ среди другихъ отраслей торговли занялъ первенствующее мѣсто. Денежные обороты по ихъ экспорту можно опредѣлить приблизительно въ сумму 20 мил. руб. въ годъ, которая слагается изъ слѣдующаго: 1) стоимость бобовъ на мѣстѣ, въ среднемъ по 50 коп. за пудъ на сумму около 13½ мил. руб.; 2) стоимость провоза до Владивостока съ пошлиной и др. расходами на сумму около 5 мил руб.; 3) стоимость мѣшковъ на сумму около 1 мил. руб. и 4) учетъ въ банкахъ и ростъ на капиталъ примѣрно на сумму пол-

милліона руб. Такихъ крупныхъ денежныхъ оборотовъ не знаетъ въ районѣ Харбина ни одна отрасль торговли.

Для Кит. Вост. жел. дор. бобы съ нѣкотораго времени представляютъ самую крупную статью перевозокъ и по количеству груза, и по выручкѣ денегъ за его перевозку. Бобы уже отодвинули другой доходный ея грузъ-чай-на второе мѣсто.

Вывозъ бобовъ черезъ Владивостокъ по своей цифрѣ превышаетъ вывозъ ихъ изъ южныхъ портовъ Маньчжуріи.

Статистическія таблицы китайскихъ таможенныхъ отчетовъ за 1911 годъ даютъ возможность сдѣлать слѣдующія сравненія дѣятельности трехъ главныхъ для бобовъ отпускныхъ портовъ Маньчжуріи въ теченіе послѣдняго трехлѣтія:

Бобы въ зернѣ:	1909 г.	1910 г.	1911 г.
Черезъ Владивостокъ	15,2	20,6	26,6
„ Дальній	28,1	20,2	14,8
„ Инкоу	12,2	9,2	7,8
Итого	55,4	50,0	59,2
Бобовое масло:			
Черезъ Владивостокъ	—	—	—
„ Дальній	0,5	0,9	1,9
„ Инкоу	0,9	0,8	0,8
Итого	1,4	1,7	2,7

При выжимкѣ изъ бобовъ масла китайскимъ кустарнымъ способомъ его получается отъ 8 до 10%, а выжимка усовершенствованнымъ способомъ (употребляется японцами на ихъ заводахъ въ Дальнемъ) позволяетъ извлекать масла 12% и даже до 13%. Возьмемъ за среднюю норму для всего производства бобоваго масла въ Маньчжуріи выходъ его въ 10% изъ переработаннаго матеріала. По этому расчету надо прибавить къ цифрамъ экспорта черезъ оба южные порта еще количество переработанныхъ матеріаловъ для соотвѣтствующаго количества вывезеннаго масла. Получается слѣдующіе результаты:

	1909 г.	1910 г.	1911 г.
Черезъ Владивостокъ:			
въ зернѣ	15,2	20,6	26,6
Черезъ Дальній:			
въ зернѣ	28,1	20,2	14,8
въ видѣ масла	5,0	9,0	19,0
Итого	33,1	29,2	33,8
Черезъ Инкоу:			
въ зернѣ	12,2	9,2	7,8
въ видѣ масла	9,0	8,0	8,0
Итого	21,2	17,2	15,8

Отсюда мы видимъ, что Владивостокъ въ 1911 г далеко опередилъ Инкоу. Что же касается Дальняго, то если Владивостокъ съ прошлаго года по вызову бобовъ въ зернѣ взялъ верхъ также и надъ нимъ, но эта побѣда мнимая. Съ прибавленіемъ матеріаловъ, употребленныхъ на выжимку экспортнаго масла, цифра вывоза бобовъ изъ Дальняго значительно выше владивостокской цифры.

Но у Владивостока есть шансы на успѣхъ конкуренціи. Онъ неуклонно идетъ впередъ въ дѣлѣ развитія экспорта, тогда какъ въ Дальнемъ экспортъ остановился приблизительно на одномъ уровнѣ. Въ Инкоу же экспортъ бобовъ замѣтно падаетъ. Такимъ образомъ, у Владивостока имѣются надежды впереди, которыхъ повидимому нѣтъ у его соперниковъ. Въ 1909 году Владивостокъ участвовалъ въ бобовомъ экспортѣ въ размѣрѣ около четверти всего количества отправленнаго въ заморскія страны товара, а въ 1911 году уже въ размѣрѣ одной трети.

Къ приведеннымъ раньше цифрамъ, касающимся вывоза бобовъ изъ Владивостока, слѣдуетъ сдѣлать поясненіе. Онѣ расходятся съ цифрами статистики К. В. ж. д., которыми мы чаще оперируемъ, какъ болѣе доступными. Происходитъ такое разногласіе потому, что отчетный годъ китайскихъ таможенъ исчисляется по нов. стилю, а у жел. дор. по старому. Потому, грузы, находящіеся въ періодѣ съ 19 по 31 декабря въ пути отъ таможни на ст. Пограничной до Эгершельда, а также ожидающіе таможеннаго досмотра, не входятъ въ подсчеты китайской статистики. По даннымъ К. В. ж. д экспортъ, напр., за 1911 годъ по стар. стилю далъ 26,6 мил. пуд. бобовъ, т. е. на 4,6 мил. пуд. больше показаннаго таможенной статистикой

Какъ отпускной портъ для вывоза бобовыхъ жмыховъ, Владивостокъ не играетъ почти никакой роли. Оно и понятно. Жмыхи тамъ, гдѣ и масло. А Владивостокъ обслуживаетъ экспортную торговлю Сѣв. Маньчжуріи, гдѣ производство бобоваго масла развито лишь въ мѣру потребностей мѣстнаго рынка. Правда, его вывозятъ въ небольшихъ количествахъ на Амуръ. Зато происходитъ въ свою очередь ввозъ масла изъ Южной Маньчжуріи, чтобы пополнить эту убыль. Поэтому избытка жмыховъ на рынкѣ Сѣв Маньчжуріи не бываетъ и при данныхъ условіяхъ нѣтъ основаній расчитывать на значительный вывозъ. Поэтому Владивостокъ идетъ въ хвостѣ другихъ портовъ, что видно изъ слѣдующаго:

	1909 г.	1910 г.	1911 г.
Черезъ Владивостокъ	0,7	0,8	0,9
„ Дальній	17,3	15,4	25,7
„ Иноку	19,6	17,0	20,7
	37,6	33,2	47,3

Недостатокъ у русскихъ экспортеровъ въ Маньчжуріи оборотныхъ капиталовъ не позволилъ удержать бобовое дѣло въ ихъ рукахъ. На готовое пришли иностранцы (японцы, англичане, нѣмцы и датчане) и оттѣснили нашихъ соотечественниковъ на второй планъ. Русскія экспортныя конторы въ Харбинѣ отправляютъ не больше 3 - 4 мил. пуд. бобовъ въ годъ изъ общей цифры свыше 26 мил. пудовъ. Но посредниками между иностранными экспортными и китайскими производителями служатъ по преимуществу русскіе торговцы.

Кромѣ бобовъ, черезъ Владивостокъ экспортируются изъ Маньчжуріи въ заморскія страны: мука и отруби, пшеница, конопляное и кунжутное сѣмя, бобовые жмыхи, кость, шерсть и т. д., но въ количествахъ пока небольшихъ.

Болѣе крупной статьей вывоза начинають становиться лѣсные матеріалы экспортируемые изъ русскихъ лѣсныхъ концесій въ прилегающей къ Кит. Вост. ж. д. полосѣ. Ожидаемое оживленіе желѣзнодорожнаго строительства въ Китаѣ и Японіи обѣщаетъ крупныя операціи съ лѣсомъ на Дальнемъ Востокѣ.

Такимъ образомъ, русскій портъ Владивостокъ играетъ роль отпускного порта для Сѣв. Маньчжуріи отрѣзанной отъ Желтаго моря японской черезполосицей. Такое значеніе ему удалось пріобрѣсти, разумѣется, только потому, что торговля и промышленность, пути сообщенія, а съ ними и тарифы, равно какъ и банковое дѣло, въ Сѣв. Маньчжуріи находятся въ русскихъ рукахъ. Безъ наличности этихъ условій Владивостокъ не имѣлъ бы шансовъ стать отпускнымъ портомъ, такъ какъ пользованіе портомъ Дальнимъ удобнѣе вслѣдствіе меньшей замерзаемости Таляпванской бухты по сравненію съ бухтой Золотого Рога, лучшаго техническаго оборудаванія пристаней Дальняго и умѣнья японцевъ облегчить для экспортовъ пользованіе услугами ихъ порта, благодаря тому, что портъ Дальній японцы получили отъ насъ вполнѣ готовымъ, а Владивостокскій портъ сталъ развиваться лишь послѣ войны и то благодаря Китайской Восточно ж. д., которая не жалѣла средствъ на развитіе пристани Эгершельдъ и приспособленіе ея къ перевозкѣ массовыхъ грузовъ.

Отпускная торговля Владивостока ростетъ въ строгой пропорціональности съ развитіемъ маньчжурскаго экспорта, что можно видѣть изъ слѣдующихъ цифръ.

Вывозъ грузовъ въ заморскія страны.

Годы	въ мил. пуд.
1906	1,2
1907	4,7
1908	7,7
1909	15,6
1910	22,2
1911	30,7

Это происходитъ вслѣдствіе того, что само Пріамурье производитъ слишкомъ мало такихъ продуктовъ, которые

могли бы дать экспортные грузы Владивостоку. За 1911 г. ихъ набралось всего 1,9 мил. пуд., тогда какъ маньчжурскихъ грузовъ прошло транзитомъ 28,8 мил. пудовъ.

На успѣшность работы Владивостокскаго порта вліяютъ въ данное время два главныхъ фактора: развитіе маньчжурскаго экспорта, съ одной стороны, и постройка Амурской жел. дороги и усиленіе обороны Пріамурья—съ другой; первое вліяетъ на размѣры вывоза, вторые—на размѣры ввоза. Благодаря взаимодѣйствію этихъ двухъ факторовъ грузооборотъ порта возросталъ такимъ образомъ:

Годы	Ввозъ	Вывозъ	Грузооборотъ
	(исключая каботажа) въ милл. пуд.		
1906	25,3	1,2	26,5
1907	16,9	4,7	21,6
1908	15,0	7,7	22,7
1909	19,6	19,7	35,2
1910	22,4	22,2	44,6
1911	23,1	30 7	53,8

Столь благопріятные результаты дѣятельности порта настойчиво напоминаютъ о томъ, что пора позаботиться о развитіи русскаго торговаго мореплаванія въ водахъ Дальняго Востока въ мѣру развитія морской торговли Владивостока. Изъ 43,2 мил. пуд. грузовъ (включая каботажъ) за 1910 годъ иностранными пароходами было привезено и увезено 28,2 пуд., что составляло почти 70% всего грузооборота Особенно убого участіе русскихъ судовъ въ вывозѣ экспортныхъ грузовъ въ Европу. При 18 рейсахъ съ Дальняго Востока русскіе пароходы увезли изъ общей цифры 21,5 мил. пуд., всего 1,7 мил. пуд. грузовъ, что въ среднемъ составило менѣе, чѣмъ по 100 тыс. пуд. на каждый пароходъ Отсюда вполнѣ ясна необходимость приспособленія къ нуждамъ морской торговли Владивостока рейсовъ Добровольнаго флота и др. пароходныхъ компаній, работающихъ съ Дальнимъ Востокомъ. Ихъ суда должны посѣщать такіе порта, какъ Марсель, Гамбургъ, Антверпенъ и Гуль, ибо почти вся вывозъ изъ Владивостока и

съ промысловъ русскаго Тихоокеанскаго побережья направляется въ Европу, а главными рынками для вывозимыхъ продуктовъ являются вышеназванные иностранные порта.

Успѣхи морской торговли Владивостока можно считать прочными. Если является опасеніе, напр., сокращенія вывоза черезъ Владивостокъ въ Европу маньчжурскихъ бобовъ въ зернѣ, то на смѣну имъ можетъ явиться, какъ предметъ экспорта, бобовое масло. Кромѣ того, брешь легко задѣлывается экспортомъ лѣса, рыбныхъ продуктовъ, пшеницы, руды и т. д., вывозъ которыхъ довольно хорошо налаживается. Если къ концу постройки Амурской ж. дороги и укрѣпленій сократится привозъ во Владивостокъ матеріаловъ, инструментовъ, машинъ, артиллерійскихъ орудій и т. д., то къ тому времени промышленность Пріамурья, (если для этого будутъ приняты мѣры) и сельское хозяйство Маньчжуріи успѣютъ настолько развиться и край привлечетъ къ себѣ столько новаго населенія, что ввозъ товаровъ для вольной продажи усилится и восполнитъ убыль казенныхъ груховъ съ избыткомъ. Но необходимо поспѣшить съ техническими улучшеніями порта.

Маньчжурскій экспортъ могъ бы найти въ будущемъ и другой выходъ черезъ русскія дальневосточныя владѣнія, такъ какъ до сихъ поръ остается неиспользованнымъ въ этомъ отношеніи сплошной водный путь къ морю по Сунгари и Амуру. Какъ болѣе дешевымъ по сравненію съ желѣзной дорогой путемъ сообщенія, имъ пока пользуются только для вывоза въ Пріамурье, но до Николаевска груза не посылаютъ. Былъ сдѣланъ всего одинъ опытъ экспорта партіи бобовъ въ 900 тыс. пуд. заграницу съ перегрузкою ихъ въ Николаевскѣ на океанскіе пароходы. Но и тотъ опытъ вызванъ былъ случайнымъ обстоятельствомъ, а именно тѣмъ, что въ Николаевскъ пришли съ грузами для Амурской ж. д. пароходы той самой компаніи, у которой имѣлся для обратнаго рейса грузъ бобовъ, безъ котораго пароходы ушли бы съ пустыми трюмами. Однако, неприспособленность Николаевскаго порта и мелководье его гавани привели къ тому, что такіе опыты больше не

повторяются. Послѣ производства капитальныхъ работъ по улучшенію названнаго торговаго порта, по углубленію гавани и исправленію фарватера въ устьѣ Амура, вполнѣ возможно ожидать отвлеченія части маньчжурскихъ экспортныхъ грузовъ отъ Владивостока къ Николаевску, на сторонѣ котораго всегда будетъ дешевизна доставки грузовъ сплошнымъ воднымъ путемъ изъ Харбина и съ друг. пристаней по Сунгари. Фрахты до Николаевска для массовыхъ грузовъ могутъ установиться довольно низкіе, напр., въ 10 и даже 8 коп. съ пуда. Съ этою ставкою желѣзная дорога, перевозя тѣ же грузы до Владивостока, едва ли будетъ въ состояніи конкурировать. Но роль Николаевска останется лишь вспомогательной, такъ какъ условія навигаціи въ бассейнѣ Амура и Охотскомъ морѣ не вполнѣ благопріятны для экспорта черезъ Николаевскъ. На Сунгари имѣются опасные перекаты, въ низкую воду затрудняющіе перевозку грузовъ. Главный предметъ экспортной торговли, бобы, дозрѣваютъ поздно и новый урожай поступаетъ на рынокъ обыкновенно лишь въ октябрѣ, т. е. къ окончанію навигаціи въ нижнемъ плесѣ Амура.

Слѣдовательно, до весны слѣдующаго года бобы нельзя будетъ вывозить черезъ Николаевскъ. Отсрочка ихъ отправки замедлится еще и весной, вслѣдствіе поздняго (въ серединѣ мая) открытія навигаціи въ Николаевскѣ. Между тѣмъ условія рынка иногда требуютъ, какъ это случилось въ зиму 1911—1912 г.г.— самой спѣшной отправки бобовъ въ Европу. Туда ихъ на этотъ разъ до 1 февраля ушло около 18 мил. пудовъ. Въ подобныхъ случаяхъ услугами Николаевска нельзя было бы пользоваться.

Пользованіе услугами Владивостокскаго порта, къ сожалѣнію, затрудняется технической его необорудованностью и высокими фрахтами, назначаемыми иностранными пароходами за доставку маньчжурскихъ экспортныхъ грузовъ въ порта Европы. Фрахты колеблются въ предѣлахъ отъ 27 до 34 шиллинговъ за тонну, при чемъ съ каждымъ годомъ наблюдается удорожаніе ихъ. Это надо объяснить тѣмъ, что послѣ закрытія Россіею порто-франко на Дальнемъ Востокѣ названный торговый портъ потерялъ инте-

ресъ для иностранной торговли, а потому во Владивостокъ стало приходить съ грузами меньше иностранныхъ пароходовъ. Въ силу этого требуется вызывать ихъ изъ другихъ портовъ и приплачивать на фрахтѣ за рейсъ порожнякомъ до Владивостока.

Здѣсь необходимо коснуться вопроса объ участіи русскаго торговаго флота въ экспортной торговлѣ черезъ Владивостокъ.

Маньчжурскій экспортъ, непрерывно развиваясь, обезпечиваетъ уже Владивостоку годичную цифру вывоза грузовъ въ Европу свыше 400 тыс. тоннъ. Изъ этого количества лишь не болѣе 20 тыс. тоннъ или 5% направляется въ порта Европейской Россіи. Остальной грузъ предназначается въ порта Зап. Европы, непосѣщаемые совершающими регулярные рейсы на Дальній Востокъ пароходами Добровольнаго флота. А между тѣмъ они по расписанію являются 18 разъ въ годъ во Владивостокъ, привозятъ почти половину всѣхъ предназначенныхъ для этого порта грузовъ изъ Европы. Не находя для себя во Владивостокѣ оборотныхъ грузовъ, вышеназванные русскіе пароходы возвращаются почти съ пустыми трюмами, тогда какъ рядомъ съ ними иностранные пароходы везутъ маньчжурскіе бобы за высокую плату. Грузооборотъ заграничнаго плаванія во Владивостокскомъ портѣ въ 1910 году выражался, напр., слѣдующими цифрами:

Ввозъ (въ пуд).

На русск. судахъ	10.618.656
„ иностр. „	11.796.843
Итого .	22.415.499

Вывозъ (въ пуд.)

На русск. судахъ	1.687.623
„ иностр. „	17.528.138
Итого . .	19.215.761

Англійскія суда увезли 12.933.332 пуда и суда другихъ національностей 4.594.997 пудовъ. Устранить эту аномалію давно бы слѣдовало, такъ какъ маньчжурскій

экспортъ наладился уже не первый годъ. Надлежитъ измѣнить направленіе рейсовъ Добровольнаго флота съ такимъ расчетомъ, чтобы его суда получили выгодный обратный грузъ, а маньчжурскій экспортъ несъ бы меньше расходовъ на фрахтахъ вслѣдствіе того, что не пришлось бы спеціально выписывать пароходы изъ Шанхая и др. портовъ Восточной Азіи. Экспортеры нынѣ выплачиваютъ за морскую перевозку бобовъ не меньше 6 мил. руб. въ годъ. Добровольный флотъ получилъ бы многомилліонный ежегодный доходъ отъ ихъ перевозки, при чемъ эти деньги остались бы въ Россіи, а не ушли заграницу. Сбереженіе на фрахтахъ дало бы въ свою очередь новый толчекъ экспортной торговлѣ Харбина и портовой дѣятельности Владивостока, сослуживъ важную службу русскому дѣлу на Дальнемъ Востокѣ. Рекомендуемая реформа службы Добровольнаго флота могли бы принести еще ту пользу русской торговлѣ, что за счетъ обезпеченнаго дохода отъ перевозки бобовъ можно бы понизить фрахты на перевозку товаровъ изъ Одессы, отправляемыя въ порта Китая и во Владивостокъ (для Маньчжуріи).

Нынѣ изъ ставокъ тарифа этого заморскаго сообщенія Добровольному флоту выплачивается замаскированная субсидія, тяжело падающая на нашу торговлю съ Дальнимъ Востокомъ. Благодаря этой субсидіи морская доставка грузовъ обходится на русскихъ пароходахъ несравненно дороже, чѣмъ на иностранныхъ.

ГЛАВА VIII.

Русскіе банки въ Китаѣ.

Въ Китаѣ изъ русскихъ акціонерныхъ банковъ оперируетъ лишь одинъ, именно Русско-Азіатскій, имѣющій отдѣленія въ Пекинѣ, Шанхаѣ, Инкоу, Ханькоу, Харбинѣ, Гонконгѣ, Тяньцинѣ, Дальнемъ, Куаньчендзы, Цицикарѣ и Чифу (агентство). Изъ нихъ русскую торговлю широко обслуживаютъ только два отдѣленія, а именно: Ханькоуское, такъ какъ въ его районѣ закупается чай для Россіи, и Харбинское. Остальныя имѣютъ къ ней весьма мало касательства по причинѣ крайнѣ слабаго развитія нашей торговли въ пунктахъ нахожденія всѣхъ упомянутыхъ учрежденій. Впрочемъ, съ появленіемъ оптовыхъ фабричныхъ складовъ русскихъ товаровъ въ Таньцзинѣ мѣстное отдѣленіе имѣетъ шансы развить означенныя операціи. Агентство въ Чифу существуетъ спеціально для обслуживанія импорта оттуда скота и мяса во Владивостокъ

Единственнымъ въ Китаѣ пунктомъ, гдѣ русское банковское дѣло поставлено широко, является Харбинъ. Но и тамъ банковскія услуги не удовлетворяютъ всѣхъ потребностей торгово-промышленной жизни. Этотъ вопросъ подробно освѣщенъ въ возбужденномъ недавно ходатайствѣ мѣстнаго биржевого комитета передъ Правительствомъ объ открытіи въ Харбинѣ отдѣленія Государственнаго банка. Въ ходатайствѣ пояснено слѣдующее.

Значеніе Харбина въ качествѣ главнаго торговаго центра Сѣверной Маньчжуріи возрастаетъ съ каждымъ годомъ въ зависимости отъ идущаго быстрыми шагами экономическаго развитія страны. Торговые обороты Харбина за прошлый 1911 годъ оцѣнены въ сумму уже свыше 40

мил. рублей. Изъ отдѣльныхъ отраслей торговли наибольшее развитіе получилъ здѣсь экспортъ маньчжурскихъ бобовъ въ Зап. Европу. Ихъ въ 1911 было вывезено отсюда черезъ Владивостокъ 26,6 мил. пудовъ на сумму 14,5 мил. руб. по расчету средней покупной цѣны ихъ въ Харбинѣ 55 коп. за пудъ. Прибавляя сюда фрахтъ, стоимость мѣшковъ, содержаніе конторъ и агентовъ, коммиссіонные расходы и проч., эта отрасль торговли дѣлаетъ оборотъ на 20 мил. руб. въ годъ. Обороты по торговлѣ другими товарами показаны въ главѣ III.

Въ полосѣ К. В. ж. д., внѣ Харбина, наиболѣе крупные обороты даетъ лѣсной промыселъ. Стоимость ежегодной заготовки лѣсныхъ матеріаловъ въ русскихъ концессіяхъ достигала до сихъ поръ приблизительно 5 мил. руб. Но въ послѣднее время развивается экспортъ сѣверно-маньчжурскаго лѣса черезъ Владивостокъ въ заморскія страны, а также въ Южную Маньчжурію. Нужды же желѣзнодорожнаго строительства въ Китаѣ и Японіи обезпечиваютъ крупный успѣхъ этого экспорта въ будущемъ. Поэтому обороты мѣстной лѣсопромышленности должны сильно возрасти.

Въ районѣ Харбина имѣется 15 паровыхъ мукомольныхъ мельницъ, 2 винокуренныхъ завода, 9 водочныхъ и ликерныхъ, 4 пивоваренныхъ, 1 свеклосахарный (второй строится), 1 кожевенный, 2 стеклянныхъ, 1 маслодѣльный, 6 свѣчныхъ, 4 мыловаренныхъ, 2 чугунно-литейныхъ и механическихъ, 1 макаронная фабрика, 3 конфектныхъ, 2 папиросныхъ, затѣмъ очень много мастерскихъ всякаго рода.

Ходъ политическихъ событій въ Китаѣ даетъ надежду, что въ будущемъ значительно расширится торговля привозными фабричными товарами, потому что усвоеніе китайцами принциповъ европейской цивилизаціи вызоветъ у нихъ повышеніе культурныхъ потребностей. Въ связи съ этой эволюціей рынка долженъ значительно увеличиться ввозъ въ Маньчжурію русскихъ товаровъ не только для мѣстнаго потребленія, но также и для сбыта ихъ внутрь Китая при посредствѣ оптовыхъ фабричныхъ складовъ

русскихъ товаровъ въ Харбинѣ, уже завязавшихъ торговыя связи съ Инкоу, Тяньцзинѣ, Чифу, Ханькоу и Шанхаѣ. Въ настоящее время торговля Харбина обслуживается тремя русскими банками (отдѣленіе Русско-Азіатскаго банка и два общества взаимнаго кредита) и двумя китайскими (отдѣленія Дайцинскаго и Цицикарскаго). Но изъ нихъ ссудными операціями занимаются только русскіе банки. Услуги ихъ обходятся чрезвычайно дорого. Это замѣчаніе относится не только къ размѣру учетнаго процента, который колеблется въ предѣлахъ отъ 8 до 11 % годовыхъ, (а въ кредитныхъ обществахъ требуется, кромѣ того, еще обезпеченіе вексельнаго и подтоварнаго кредита членскими взносами въ 10 и 20 %), но и къ таксѣ на переводы, на инкассовыя операціи, на размѣнъ русскихъ денегъ на китайскія и т. д.

Единственнымъ регуляторомъ денежнаго обращенія въ Харбинѣ и понижателемъ учетнаго процента могъ бы явиться Государственный банкъ. Открытіе его отдѣленія въ Харбинѣ было бы цѣлесообразно еще и потому, что оба общества взаимнаго кредита пользуются переучетомъ учтенныхъ у нихъ векселей во Владивостокскомъ отдѣленіи, которое, не будучи по своей отдаленности отъ Харбина въ курсѣ кредитоспособности мѣстныхъ торговыхъ фирмъ, поневолѣ дѣйствуетъ съ крайней осторожностью, что вредно отражается на обратныхъ средствахъ о-въ взаимнаго кредита.

Учетный портфель трехъ мѣстныхъ банковъ достигаетъ суммы около 5.000.000 рублей, изъ которой на долю Русско-Азіатскаго банка приходится отъ $2^1/_2$ до 3 мил. р., на долю перваго общества взаимнаго кредита около $1^1/_2$ мил. и на долю второго общества около 400 тыс. рублей. При этомъ слѣдуетъ отмѣтить совершенно ничтожный процентъ потерь по протестованнымъ векселямъ. Этотъ фактъ свидѣтельствуетъ о крайне осторожномъ открытіи названными банками вексельнаго кредита и допускаетъ предположеніе, что учетъ можно было бы расширить. Надо также отмѣтить необычайно быстрое наростаніе учетныхъ портфелей. Такъ, до конца 1908 года, когда открылось первое о-во взаимнаго кредита, учетъ въ единственномъ тогда Русско-Китайскомъ банкѣ не превышалъ 690 тыс. рублей. Слѣдовательно, за послѣдующіе три года онъ успѣлъ возрасти почти въ восемь разъ. Такой ростъ учетныхъ операцій находится въ соотвѣтствіи съ развитіемъ торговли и промышленности Харбина. Показателемъ этого развитія могутъ служить слѣдующія данныя. Грузооборотъ Харбинскаго желѣзнодорожнаго узла съ 1909 по 1911 г. увеличился съ 22,6 мил. пуд. до 33,8 мил. пудовъ, а грузооборотъ Харбинской пристани съ 9 мил. пуд. до 17,3 мил. пуд. Вывозъ бобовъ въ Европу изъ района Харбина повысился съ 15,2 мил. пуд. до 26,6 мил. пуд. Ввозъ въ Харбинъ каменнаго угля для промышленныхъ цѣлей поднялся съ 0,9 мил. пуд. до 2,4 мил. пудовъ, такъ какъ за этотъ періодъ пущены въ дѣйствіе новые свеклосахарный и свѣчной заводы, паровая мукомольная мельница и нѣсколько другихъ фабричныхъ предпріятій. Видимые обороты торговли Харбина увеличились съ 32 мил. руб. до 41 мил. руб. Харбинъ изъ своихъ оптовыхъ фабричныхъ складовъ сталъ обслуживать рынки Южной Маньчжуріи и Сѣв. Китая и т. д. Оживленіе домостроительства привело къ тому, что ввозъ цемента, извести и алебастра утроился, ввозъ желѣза—тоже.

Далѣе, открытое недавно при Государствнномъ банкѣ во Владивостокѣ иностранное отдѣленіе, созданное въ цѣляхъ обслуживанія экспортной торговли, почти бездѣйствуетъ по той причинѣ, что экспортъ изъ Приморской области развитъ до крайности слабо. Между тѣмъ всѣ денежныя операціи по экспорту черезъ Владивостокъ маньчжурскихъ продуктовъ, дающихъ названному торговому порту свыше 90% всѣхъ отпускныхъ его грузовъ, идутъ мимо Государственнаго банка вслѣдствіе того, что владивстокское купечество не принимаетъ рѣшительно никакого участія въ этой торговлѣ. Харбинъ работаетъ съ Западной Европой черезъ голову Владивостока, не видя отъ него никакой посреднической помощи и пользуясь портомъ только технически, какъ перегрузочнымъ пунктомъ. Заграничные аккредитивы, напр., за бобы бываютъ и на Вла-

дивостокъ, и на Харбинъ. Поэтому вполнѣ было бы возможно привлечь Государственный банкъ къ широкому обслуживанію экспортной торговли при условіи открытія Харбинскаго отдѣленія.

Въ виду того, что аккредитивы поступаютъ иногда только во Владивостокъ, а не на Харбинъ, многіе экспортеры нуждаются на періодъ храненія товара и перевозки его со станцій Кит. Вост. ж. д. до Владивостока въ ссудахъ подъ дубликаты желѣзнодорожныхъ накладныхъ, которыя потомъ во Владивостокѣ погашаются аккредитивами. Если бы въ Харбинѣ существовало отдѣленіе Государственнаго банка, то оно могло бы въ силу вышесказаннаго, расчитывать на обширныя, выгодныя и не связанныя ни съ какимъ рискомъ операціи по такимъ ссудамъ.

Харбинское отдѣленіе могло бы расчитывать на значительныя операціи по покупкѣ и продажѣ процентныхъ бумагъ, чѣмъ мѣстные банки почти не занимаются, кромѣ того, они взимаютъ очень высокій комиссіонный процентъ и не держатъ бумагъ, исключая ренты и выигрышныхъ займовъ

Биржевой комитетъ придаетъ своему проекту тѣмъ больше значенія, что онъ разсматриваетъ маньчжурское отдѣленіе Государственнаго банка, какъ учрежденіе съ нѣкоторыми функціями русскаго колоніальнаго банка, полагая, что у него русская колонія могла бы расчитывать пріобрѣсти необходимое покровительство въ своихъ дѣлахъ, съ другой же стороны въ его лицѣ правительство пріобрѣло бы органъ для воздѣйствія на ходъ экономической жизни въ Сѣв. Маньчжуріи въ желаемомъ направленіи.

Если плодами быстрыхъ успѣховъ торговли Харбина, о которыхъ сказано выше, пользуются преимущественно китайцы и иностранцы, то главную причину этого прискорбнаго явленія слѣдуетъ видѣть въ недостаткѣ денежныхъ денегъ и оборотныхъ капиталовъ среди русской колоніи въ Маньчжуріи, которая въ этомъ отношеніи не имѣетъ никакой поддержки въ метрополіи. Какъ слаба помощь кредитомъ, можно судить потому, что при болѣе чѣмъ

40-милліонномъ оборотѣ торговли Харбина учетный портфель мѣстныхъ банковъ достигаетъ лишь 5 мил. руб., составляя около 12—13% оборота, тогда какъ въ другихъ городахъ обыкновенно торговля на векселя достигаетъ отъ 40 до 60% всего оборота. Русское дѣло въ Маньчжуріи крайнѣ нуждается въ поддержкѣ его въ различныхъ направленіяхъ. Требуется облегчить выписку изъ Россіи товаровъ, чтобы усилить шансы ихъ конкуренціи съ товарами иностранными; требуется облегчить условія конкуренціи русскимъ торговцамъ съ иностранцами. Требуется поощрить русскую предпріимчивость въ области промышленности и пріобрѣтенія собственности, упрочивающаго положеніе нашей колоніи Требуется урегулировать денежное обращеніе путемъ распространенія среди туземцевъ русскихъ денежныхъ знаковъ вмѣсто китайскихъ банкнотъ съ постоянно колеблющимся курсомъ, что весьма вредно отражается на интересахъ нашей торговли Требуется предупредить стремленіе иностранцевъ отвлечь маньчжурскую торговлю отъ Владивостока на Дальній и Шанхай, для чего въ Харбинѣ организуются агентуры японскаго и одного изъ шанхайскихъ банковъ, а Южно-Маньчжурская ж. д. старается привлечь грузы выдачей ссудъ. Все это входитъ въ задачи національнаго колоніальнаго банка по типу тѣхъ, какіе обслуживаютъ интересы Англіи, Германіи, Японіи и др. государствъ въ ихъ азіатскихъ колоніяхъ. Въ періодъ постройки Кит. Вост. ж. д. часть этихъ функцій успѣшно исполнялъ бывшій Русско-Китайскій банкъ и онъ тогда много сдѣлалъ для русскаго дѣла въ Маньчжуріи. Но русско-японская война прервала эту созидательную работу и съ того времени наша колонія лишена этой важной и необходимой поддержки.

ГЛАВА IX.

Правовое положеніе русскихъ торговцевъ и руской торговли въ Китаѣ.

Главную причину сравнительно слабыхъ общихъ успѣховъ иностранной торговли въ Китаѣ надо видѣть не въ свойствахъ его товарнаго рынка, а въ его недоступности, вытекающей изъ политической замкнутости Китая. Смѣна режима въ Китаѣ представляетъ чрезвычайную важность, обѣщая существенныя облегченія для всякой иностранной торговли, въ томъ числѣ русской. Мы говоримъ про болѣе легкій доступъ въ будущемъ нашимъ торговцамъ въ глубь Китая. Надо замѣтить, что численность проживающихъ въ Китаѣ русскихъ подданныхъ, благодаря обширности нашей колоніи въ Сѣв. Маньчжуріи, уступаетъ лишь численности японцевъ. Но изъ японцевъ большинство не торговцы, а ремесленники, тогда какъ среди русскихъ преобладаютъ торговцы. Русскихъ въ Китаѣ, напр., вчетверо больше, чѣмъ англичанъ; въ семь разъ больше, чѣмъ нѣмцевъ и т. д. Поэтому, если бы дать имъ возможность разбрестись по всему Китаю, то наша торговля сразу весьма далеко бы шагнула. Эту увѣренность вселяетъ и то соображеніе, что торговля въ Харбинѣ и въ други. пунктахъ по линіи Кит. Вост. ж. д. служитъ хорошей школой для нашихъ соотечественниковъ, гдѣ они практически знакомятся съ запросами китайскаго рынка и съ пріемами торговли среди туземцевъ. Двинувшись въ глубь Китая, они обладали бы основательной подготовкой, не терялись бы и не дѣлали бы ошибокъ, неизбѣжныхъ для новичковъ.

Привиллегія русскихъ подданныхъ, какъ представителей культурной націи, не подчиняться въ Китаѣ китай-

скимъ законамъ, служитъ во вредъ интересамъ нашей торговли. За эту привилегію русскіе, какъ и всѣ прочіе иностранцы, лишены права свободно торговать и разъѣзжать по торговымъ дѣламъ по Китаю. Свою дѣятельность они могутъ развивать только въ немногочисленныхъ особо указанныхъ пунктахъ, объявленныхъ открытыми для иностранной торговли. Такое ограниченіе въ высшей степени неблагопріятно отражается на успѣхахъ торговли, не дозволяя лично изучать рынки, заводить торговыя связи и руководить дѣломъ. Именно здѣсь надо искать главную причину того, что при самомъ жалкомъ состояніи въ Китаѣ обрабатывающей промышленности ввозъ иностранныхъ товаровъ въ эту страну достигаетъ суммы всего 1 р. 45 к. въ годъ по расчету на 1 душу населенія. Весь внутренній рынокъ Китая по туземному закону и международнымъ соглашеніямъ недоступенъ для иностранцевъ, почему туда проникаютъ лишь товары, распространеніемъ которыхъ интересуются китайскіе перекупщики, и только въ такомъ количествѣ, какое представляется возможнымъ довѣрить этимъ послѣднимъ. Современные китайскіе законы и административные нравы не допускаютъ, конечно, мысли о возможности отказаться отъ экстерриторіальнотти за русскихъ подданныхъ. Но какъ только представится возможнымъ получить при обновленномъ строѣ Китая прочныя гарантіи личной и имущественной безопасности для иностранцевъ,—право экстерриторіальности должно быть принесено въ жертву интересамъ торговли, потому что оно только связываетъ руки, фактически превращаясь изъ привилегіи въ самоограниченіе. Въ Китай ѣдутъ добровольно лица почти исключительно торговой профессіи. Имѣя надобность для успѣха торговли проникать за черту объявленныхъ открытыми для иностранной торговли городовъ, они въ отдѣльныхъ случаяхъ добиваются этого права при содѣйствіи консуловъ. Не подавая поводовъ своимъ поведеніемъ къ столкновеніямъ съ туземцами или съ ихъ администраціей, такіе вояжеры сравнительно рѣдко наталкиваются на непріятности, рискъ которыхъ они берутъ на себя. Такимъ образомъ, свободное передвиженіе иностран-

цевъ въ Китаѣ и сейчасъ практикуется, доказывая его безопасность. Но оно носитъ случайный и какъ бы нелегальный характеръ а потому результаты для торговли достигаются гораздо слабѣе желаемыхъ. Требуется поэтому узаконить свободное передвиженіе и повсемѣстное занятіе торговлей, а это возможно только путемъ отказа отъ экстерриторіальности. Въ силу изложенныхъ соображеній въ новомъ торговомъ русско китайскомъ договорѣ слѣдуетъ оговорить возможность отказа со стороны Россіи за своихъ подданныхъ отъ права экстерриторіальности при условіи гарантій личной и имущественной ихъ безопасности, предусмотрѣнныхъ новыми китайскими законами, подобно тому, какъ было въ 1890 году сдѣлано въ Японіи гдѣ съ этого времени всѣ иностранцы свободно проживаютъ, торгуютъ и разъѣзжаютъ по всей странѣ, подчиняясь японской юрисдикціи безъ ущерба своему достоинству и своимъ матеріальнымъ интересамъ.

Нельзя сказать, чтобы въ Японіи правосудіе и администрація стояли даже сейчасъ на европейскомъ уровнѣ. Они на Дальнемъ Востокѣ на плохомъ счету. А двадцать два года тому назадъ, конечно, совсѣмъ хромали. Но въ Японіи уже существовали къ 1890 году удовлетворительные законы а это главное. Если же исполнители иногда нарушали и нарушаютъ законы по отношенію къ иностранцамъ, то у послѣднихъ даже и при отказѣ отъ экстерриторіальности ничуть не отнимаютъ право искать защиты черезъ своихъ консуловъ въ Японіи. Ждать, пока въ Китаѣ народится поколѣніе неподкупныхъ судей и просвѣщенныхъ администраторовъ, было бы черезчуръ долго. Достаточно, если китайское законодательство усовершенствуется настолько, чтобы наши торговцы находили въ его статьяхъ необходимыя гарантіи, а въ случаѣ притѣсненій имъ на помощь приходили бы наши консулы. Тогда смѣло можно поставить крестъ надъ экстериторіальностью, которая оплачивается слишкомъ дорогой цѣной невыносимаго стѣсненія для торговли, обращаясь противъ тѣхъ, кто пользуется этой привиллегіей.

На равнѣ съ русскими ждутъ раскрѣпощенія торговли

въ Китаѣ всѣ иностранные коммерсанты. Англичане, господствующіе въ ввозной торговлѣ Китая, еще до революціи предлагали отказаться имъ отъ экстерриторіальности за право свободнаго разселенія и торговли и за отмѣну въ Китаѣ внутреннихъ пошлинъ (лицзинъ). Это послѣднее условіе китайское правительство при переговорахъ отстаивало энергичнѣе перваго, почему стороны и не могли тогда сторговаться.

Въ поискахъ способовъ обойти запрещеніе торговать внѣ открытыхъ портовъ, нѣкоторыя иностранныя фирмы прибѣгаютъ къ услугамъ католическихъ и протестанскихъ миссіонеровъ, которые имѣютъ повсюду въ Китаѣ право жительства. Миссіонерамъ хотя и не дозволяется заниматься торговлей ни по уставамъ миссій, ни по китайскимъ законамъ, но многіе изъ нихъ ведутъ торговлю на имя кого либо изъ своихъ прихожанъ (обращенныхъ въ христіанство китайцевъ). Или же способствуютъ своимъ вліяніемъ, совѣтами и указаніями распространенію товаровъ той національности, къ которой сами они принадлежатъ. Русская торговля совершенно не прибѣгаетъ къ такимъ пріемамъ. Это, во-первыхъ, не въ духѣ нашихъ миссій. Во-вторыхъ, православная церковь не располагаетъ въ Китаѣ тою густою сѣтью миссій, какія имѣются у западныхъ церквей. Въ процессѣ ознакомленія китайцевъ съ иностранными европейскими товарами миссіонеры играютъ замѣтную роль, независимо даже отъ того, занимаются ли они торговлей. Черезъ миссіи механически прививается окрестному населенію вкусъ къ товарамъ той страны, откуда миссіонеры.

Въ правовыхъ гарантіяхъ нуждаются не только русскіе торговцы, но и русская торговля въ Китаѣ. Всюду въ цивилизованныхъ странахъ товары чужеземнаго происхожденія, будучи оплачены установленною пошлиною при ввозѣ ихъ въ данную страну, съ этого момента обезличиваются, обращаясь на рынкѣ наравнѣ съ товарами національными. Но въ Китаѣ чужеземный товаръ остается таковымъ и въ дальнѣйшемъ, дѣлаясь объектомъ новыхъ

неопредѣленное время курсъ 1 р. 30 к. тоже не соотвѣтствуетъ биржевому курсу, который держится около 1 руб. 14 к.—1 р 17 к.

Положеніе русской торговли въ Маньчжуріи осложняется тѣмъ, что ея участь находится въ зависимости, кромѣ вышеуказанныхъ экономическихъ факторовъ, еще и отъ взаимныхъ отношеній Россіи и Китая, т е. на торговлю оказываютъ вліяніе также факторы политическіе. Практическіе результаты недоброжелательнаго отношенія Китая къ русской торговлѣ выражаются въ нарушеніи договорныхъ правъ и въ тенденціи задавить русскую торговлю налогами и связать ея свободу дѣйствій.

Огромныя жертвы, сдѣланныя Россіей для Маньчжуріи, заставъ которую въ 1897 году дикой, бѣдной и малолюдной, русскіе привели ее въ теченіе 14 лѣтъ въ цвѣтущее состояніе, что прекрасн сознаютъ всѣ китайцы,—далѣе, тѣсная экономическая связь между этою страною и Пріамурьемъ, чрезвычайно важное значеніе Кит. Вост. ж. дороги для экономическаго возрожденія края, протяженіе русско-китайской сухопутной границы на нѣсколько тысячъ верстъ и невозможность въ силу этого контроля надъ нею—всѣ эти обстоятельства даютъ Россіи право сохранить для ея подданныхъ особыя привиллегіи въ Маньчжуріи. Поэтому необходимо закрѣпить въ новомъ торговомъ договорѣ эти правила

ГЛАВА X.

Маньчжурія, какъ русская колонія

Извлекая выгоды изъ приложенія своей дѣловой энергіи, своихъ знаній, труда и капиталовъ къ эксплоатаціи страны, русская колонія выполняетъ въ то же время важную культурную миссію по отношенію къ туземному населенію и туземному хозяйству.

Русскіе люди положили здѣсь начало обрабатывающей промышленности, ввели на мѣстный рынокъ товары, которые раньше ему не были знакомы, открыли пути для экспорта продуктовъ туземнаго хозяйства, которые стали проникать даже въ Зап. Европу Туземцы получили возможность производить денежныя операціи черезъ посредство русскихъ банковъ и стали широко пользоваться кредитомъ у нихъ Русскія промышленныя заведенія послужили школой для образован я кадра китайскихъ техниковъ и мастеровыхъ, что дало возможность постепенно возникнуть туземной промышленности. Туземцы широко заимствовали у русскихъ усовершенствованныя орудія и пріемы труда, а также сѣмена огородныхъ и бахчевыхъ растеній, улучшили породу рабочихъ лошадей путемъ скрещенія туземныхъ матокъ съ производителями русскихъ породъ и т д. Школы Харбина открыты, наравнѣ съ другими русскими дѣтьми, и для китайскихъ дѣтей. Смѣшанные суды прививаютъ туземцамъ повышенныя юридическія понятія. Китайская буржуазія въ Харбинѣ постепенно усваиваетъ европейскія привычки, стремится къ изученію русскаго и иностранныхъ языковъ, посѣщаетъ общественныя мѣста и культурный ея уровень замѣтно повышается. Участіе, въ лицѣ своихъ представителей, въ город-

скомъ управленіи Харбина воспитываетъ въ туземномъ населеніи города гражданское самосознаніе.

Къ сожалѣнію, по отсутствію колоніальной практики Россія не выработала для нея никакихъ методовъ, вслѣдствіе чего положеніе единственной значительной *) русской зарубежной колоніи, расположенной въ полосѣ Кит. Вост. ж. д., представляется довольно безотраднымъ. Эта колонія не чувствуетъ ни малѣйшаго покровительства со стороны метрополіи. Всѣ сдѣланныя ею завоеванія въ культурно-экономической области являются ея личной заслугой. Съ другой стороны, при неудачахъ, которыя ее постигаютъ, она предоставлена всецѣло на волю судебъ.

На Маньчжурію, гдѣ Россіей положено столько жертвъ и такъ много сдѣлано для экономическаго разцвѣта этой страны, сохраняется взглядъ, если не какъ на вражескую, то во всякомъ случаѣ какъ на совершенно чужую страну. Присутствіе тамъ многочисленной русской колоніи и ея дѣятельное участіе въ товарообмѣнѣ Россіи съ Китаемъ совершенно игнорируется. Можно еще уловить признаки стремленія метрополіи содѣйствовать колоніи въ дѣлѣ распространенія русскихъ товаровъ на китайскомъ рынкѣ. Но, напр., промышленная дѣятельность русскихъ въ Маньчжуріи не находитъ абсолютно никакой поддержки, а участіе колоніи въ торговлѣ съ Пріамурьемъ считается прямо вреднымъ. Подобное отношеніе совершенно расходится съ тенденціями колоніальной политики всѣхъ другихъ государствъ, которыя всемѣрно поощряютъ національную промышленность въ колоніяхъ и стараются развивать съ ними какъ экспортную, такъ и импортную торговлю за счетъ вывоза въ колоніи своихъ фабрикатовъ и полученія оттуда дешеваго сырья. Положеніе Маньчжуріи по отношенію къ тому и другому роду торговли вполнѣ подходитъ подъ эту систему. Маньчжурія сама является, какъ доказано цифрами въ главѣ II настоящей книги, весьма крупной покупательницей русскихъ фабричныхъ товаровъ и слу-

*) Около 105 тыс. душъ, въ томъ числѣ частныхъ лицъ съ ихъ семьями около 45 тыс., желѣзнодорожныхъ служащихъ и рабочихъ съ ихъ семьями около 35 тыс. и войскъ (съ семьями лицъ военнаго сословія) около 25 тыс.

житъ, кромѣ того, посредницей по ихъ сбыту вглубь Китая. Съ другой стороны, она снабжаетъ скотомъ, хлѣбомъ и др. продовольственными припасами Пріамурье, по цѣнамъ несравненно болѣе дешевымъ противъ тѣхъ, какія до появленія русской промышленности въ полосѣ К. В. ж. д. пріамурцы платили за аналогичные иностранные товары и какія имъ пришлось бы нынѣ уплачивать за вышеназванные предметы ввоза изъ другихъ областей Россіи.

Всѣ изслѣдователи Пріамурья предсказываютъ ему блестящую промышленную будущность при крайне слабыхъ, напротивъ, надеждахъ на развитіе тамъ сельскаго хозяйства. Отдѣльные факты подтверждаютъ подобныя заключенія. Добыча полезныхъ ископаемыхъ, рыбный промыселъ и нѣкоторыя фабричныя производства начинаютъ дѣлать въ Пріамурьѣ въ послѣднее время видимые успѣхи не только безъ примѣненія какихъ либо поощрительныхъ мѣръ, но при самой убійственной обстановкѣ, разумѣя подъ нею: 1) суровыя климатическія условія края, 2) его пустынность, 3) его бездорожье 4) недостатокъ капиталовъ, техническихъ и рабочихъ силъ, 5) трудность полученія концессій, 6) невозможность пріобрѣтенія въ собственность земельныхъ участковъ, 7) отсутствіе мѣстныхъ рынковъ и т. д. Сопоставленіе перспективъ промышленности, обуславливаемыхъ природными богатствами страны, съ перспективами сельскаго хозяйства, которыя сильно скомпрометированы долгимъ рядомъ неудачъ, наводитъ на мысль о томъ, что экономическая политика Россіи на этой окраинѣ направлена по ложному пути. Было бы раціональнѣе вмѣсто земледѣлія поощрять въ краѣ добывающую промышленность, поставивъ ее въ лучшія противъ нынѣшнихъ условія для свободнаго развитія. Но тогда еще болѣе необходимо отказаться отъ борьбы съ экономическимъ вліяніемъ Маньчжуріи, признавъ ее какъ бы естественнымъ продолженіемъ Пріамурья, его житницей, откуда послѣднее должно черпать дешевое продовольствіе для своей рабочей арміи и всѣ др. предметы первой необходимости. Облегченіе условій ввоза изъ Маньчжуріи предметовъ продовольствія тѣсно связано, между прочимъ, съ ус-

пѣхомъ замѣны въ Пріамурьѣ китайскаго труда русскимъ. Это достижимо только съ удешевленіемъ жизни въ Пріамурьѣ, которое весьма бы облегчило и ускорило процессъ промышленнаго развит я края при условіи примѣненія исключительно русскаго труда.

Въ виду разницы между лѣтнимъ по р. Сунгари и зимнимъ по желѣзной дорогѣ фрахтами въ 10—15 к. на пудъ, главныя перевозки маньчжурскаго хлѣба въ Пріамурье пріурочивались до сихъ поръ къ періоду навигаціи. Въ навигацію 1910 года было вывезено по Сунгари на Амуръ:

зерна	5.253.884	пуд.
муки	2.402.279	„
Итого	7.656.173	„

Эти цифры, будучи подраздѣлены по пристанямъ назначенія грузовъ, даютъ такую картину распредѣленія хлѣба:

	Для Амур. области.	Для Прим. области.	Всего:
зерна	3.681.101	1.572.783	5 253.884
муки	1.184.572	1.217.717	2.402.289
	4.865.673	2.790 500	7.656.173

За этотъ же 1910 годъ было ввезено въ зимній періодъ изъ Маньчжуріи зерна и муки при посредствѣ рельсоваго пути съ передачей на ст. Пограничной этого груза съ Кит. Вост. ж. д. на различныя станціи Уссурійской ж. д. (для Приморской обл.) слѣдующее количество:

зерна	2 733.415
муки	464.969
Итого	3.198.384

Прибавляя эти цифры къ цифрамъ перевезеннаго водой хлѣба, получаемъ такіе результаты распредѣленія его по рынкамъ:

	Для Амур. области.	Для Прим. области.	Всего
зерна	3.681.101	4 306.108	7 987 299
муки	1.184.572	1.682 286	2.866 258
Итого	4.865.673	5.988.484	10.853 557

По способамъ доставки эти цифры распредѣляются такъ:

	Водой	По ж. д.	Всего
зерна	5.253.884	2.733.415	7.987.299
муки	2.401.289	464.969	2.866.258
Итого	7.655.173	3.198.384	10.853.558

Разцѣнка зерна на мѣстѣ и въ Пріамурьѣ по сезонамъ отправки даетъ такую картину:

	Цѣна зерна въ Харбинѣ		Тоже съ прибавленіемъ фрахта и прочихъ расходовъ по доставкѣ въ Пріамурье.	
	Лѣтомъ.	Зимой.	Лѣтомъ.	Зимой.
1908 годъ . . .	69—74	56—76	—	—
Сред. дѣйст. цѣна	72	66	87	91
1909 годъ . . .	58—85	58—74	—	—
Сред. дѣйст цѣна	70	66	85	91
1910 годъ . . .	49—70	57—72	—	—
Сред. дѣйст. цѣна	60	69	75	90
1911 годъ . . .	58—78	61—80	—	—
Сред. дѣйст. цѣна	65	68	80	93
1912 годъ . . .	80—125	95—103	—	—
Сред. дѣйст цѣна	100	100	115	125
		Среднее за 5 лѣтъ	88,4	98,0

Полезно сопоставить эти данныя съ свѣдѣніями о стоимости производства одного пуда зерна въ Пріамурьѣ. Мѣстные изслѣдователи опредѣляютъ его въ 70 коп. (Крюковъ) и въ 71 коп. (Ланкинъ) Въ „Трудахъ Амурской экспедиціи" находимъ слѣдующія указанія. По мѣстнымъ условіямъ средняя крестьянская семья можетъ обработать и убрать 10—12 десятинъ посѣва. Урожай десятины въ среднемъ составляетъ 60 пудовъ. Цѣна на хлѣбъ стоитъ всегда такая, что онъ можетъ быть проданъ безъ ущерба для хозяйства, т е. не ниже 70 -75 коп. Такимъ образомъ,

можно считать доказаннымъ, что интересы пріамурскаго земледѣлія нисколько не страдаютъ, если продажная цѣна зерна держится выше 70 коп. за пудъ. Амурская экспедиція идетъ дальше, заявляя, что она вынесла „полную увѣренность, что крестьянинъ, богатый землею, не можетъ не благоденствовать здѣсь, если онъ сталъ. разумѣется, на ноги, если у него есть чѣмъ взяться за хозяйство“ А такъ какъ фактически зерно продается въ Пріамурьѣ гораздо дороже 70 коп., то версія о вредной конкуренціи маньчжурскаго хлѣба теряетъ всякое значеніе.

Фрахтъ и проч. расходы по перевозкѣ маньчжурскаго хлѣба являются какъ бы преміей въ пользу пріамурскихъ земледѣльцевъ, позволяя имъ назначать цѣну на свое зерно всегда съ этою надбавкою. А вмѣненная интендантству Пріамурскаго военнаго округа въ обязанность покупка зерна ни у кого другого, кромѣ мѣстныхъ земледѣльцевъ, позволяетъ еще накидывать нѣсколько копеекъ на пудъ. При такихъ условіяхъ русское хлѣбопашество въ Пріамурьѣ, казалось бы, обезпечено крупными выгодами. И если оно желаемыхъ успѣховъ всетаки не имѣетъ, то, конечно, не вслѣдствіе конкуренціи маньчжурскаго хлѣба, а вслѣдствіе ряда другихъ причинъ, разбирать которыя здѣсь не мѣсто. Скажемъ только, что этихъ причинъ надо искать дома, въ Пріамурьѣ, а не въ чужой странѣ, Маньчжуріи.

Хлѣбныя цѣны въ Маньчжуріи зависятъ не только отъ мѣстныхъ хозяйственныхъ условій, но на нихъ оказываетъ вліяніе и состояніе мірового хлѣбнаго рынка, потому что маньчжурская мука имѣетъ конкурентовъ въ лицѣ американской и шанхайской муки, а маньчжурская пшеница въ лицѣ австралійскаго и западно сибирскаго зерна. Поэтому не отъ одного только каприза харбинскихъ хлѣботорговцевъ зависитъ повышательная или понижательная тенденція. Слѣдовательно, о какихъ либо переплатахъ Пріамурьемъ завѣдомо лишняго за маньчжурскій хлѣбъ говорить не приходится. Когда за этотъ хлѣбъ требуютъ дорого, это значитъ, что его дешево все равно нельзя купить ни въ Сибири, ни въ Америкѣ, ни въ Австраліи. Но случается, что его нельзя достать даже и по высокой цѣнѣ. Тогда Пріамурье не лишено возможности обратиться къ др. источникамъ, что и практикуется. Такъ, въ зиму 1911—1912 г. владивостокскія мельницы нашли болѣе выгоднымъ выписывать зерно изъ Австраліи.

Для полнаго освѣщенія той роли, какую играетъ маньчжурскій хлѣбъ не только въ Пріамурскомъ генералъ-губернаторствѣ, но и въ Восточной Сибири слѣдуетъ отмѣтить слѣдующіе факты. Въ октябрѣ с. г. Забайкальское акцизное управленіе, при выработкѣ кондицій на поставку въ казну спирта, руководствовалось цѣнами кукурузы и гаоляна въ Харбинѣ, о чемъ велась переписка между нимъ и Харбинскимъ биржевымъ комитетомъ. Въ ноябрѣ с. г. Иркутское губернское управленіе сдѣлало запросъ Харбинской биржѣ объ отправкѣ 600 тыс. пуд. пшеницы и овса для обезпеченія сѣмянной и продовольственной нужды населенія Иркутской губерніи, изъ чего слѣдуетъ, что даже для Иркутска иногда представляется болѣе выгодной заготовка маньчжурскаго, а не западно-сибирскаго хлѣба. Одновременно съ этимъ Читинское городское управленіе ходатайствовало о безпошлинномъ пропускѣ и о льготномъ тарифѣ на провозъ маньчжурскаго хлѣба въ Забайкальскую область указывая въ числѣ мотивовъ на то, что только свободный его доступъ изъ Манчжуріи гарантируетъ интересы населенія отъ спекулятивнаго поднятія цѣнъ на хлѣбъ.

Изъ перечисленныхъ выше фактовъ усматривается, что въ сохраненіи для себя Маньчжуріи, какъ продовольственной базы, заинтересованы всѣ восточно-азіатскія окраины. Можно даже утверждать, что онѣ заинтересованы въ этомъ больше, чѣмъ сама Маньчжурія, такъ какъ она можетъ со временемъ найти выходъ для своихъ продуктовъ и на др. рынки, располагая рельсовыми путями къ морскимъ портамъ, черезъ которые она уже отправляетъ много своихъ продуктовъ въ заморскія страны, а также во внутрь Китая. Пріамурьѣ же замѣнить маньчжурское продовольсвіе нечѣмъ.

Кромѣ Амурской и Приморской области въ маньчжурскихъ продуктахъ нуждается Забайкальская область. При-

чина ея нужды въ нихъ та же самая: мѣстное сельское хозяйство не обезпечиваетъ потребностей продовольственнаго рынка Забайкалья. Поэтому онъ снабжается мукой и зерновыми продуктами, главнымъ образомъ, изъ Зап. Сибири, а также изъ Маньчжуріи и въ самой незначительной мѣрѣ съ Амура, а скотомъ изъ Монголіи.

Распредѣленіе снабженія Забайкальской области хлѣбомъ, по даннымъ за послѣднее трехлѣтіе (взяты среднія цифры), видно изъ слѣдующей таблицы:

	Мука.	Зерно.
Изъ Запад. Сибири . . .	3.400.000 пуд	35.000 пуд.
„ Маньчжуріи	380.000 „	450.000 „
Съ Амура	40.000 „	—
Итого . . .	3.820.000 „	485.000 „

Въ конечномъ результатѣ русскій Дальній Востокѣ (Пріамурье и Забайкалье) нуждаются ежегодно въ 15 мил. пуд. привознаго хлѣба, изъ коихъ 11 мил. пуд. доставляетъ ему Маньчжурія, а 4 мил. пуд. Западная Сибирь. Такъ какъ количество потребителей хлѣба увеличивается быстрѣе количества производителей, то эти цифры съ каждымъ годомъ должны наростать.

Сельско-хозяйственная производительность снабжающей русскія окраины хлѣбомъ Сѣв. Маньчжуріи, въ частности плодородной Сунгарійской низменности, еще не сказала своего послѣдняго слова. Здѣсь имѣются значительные запасы свободныхъ земель, могущіе принять очень много новыхъ колонистовъ. Кромѣ того, ничего еще не сдѣлано въ сторону болѣе интенсивной земледѣльческой культуры. По отзывамъ спеціалистовъ принятый у китайцевъ сѣвооборотъ неудовлетворителенъ, такъ какъ ведетъ къ быстрому истощенію земли. Въ Россіи, не только въ помѣщичьихъ хозяйствахъ, но и у болѣе заботливыхъ крестьянъ, сѣвооборотъ практикуется болѣе раціональный. Среднее крестьянское хозяйство въ Россіи способно дать зерна съ одной десятины больше, чѣмъ собираютъ съ той же площади китайцы при самомъ, казалось бы, тщательномъ уходѣ за полями и при затратѣ на это труда во много разъ больше, чѣмъ его затрачиваютъ наши крестьяне, такъ какъ земледѣльческія орудія, которыми пользуются китайцы, примитивны. Требуя затраты лишней мускульной энергіи, они въ то же время вредятъ качеству производимыхъ злаковъ. Продавцы привозныхъ орудій европейскаго типа сбываютъ, напр., китайцамъ плуги, тогда какъ имъ по условіямъ туземной обработки полей нужны не плуги, а окучники. Тѣмъ не менѣе, китайцы покупаютъ заграничные плуги, видя все-таки ихъ преимущества передъ орудіями домашней работы Рабское подражаніе иностраннымъ образцамъ даетъ плохіе результаты. Китайскіе мастера научились, напр., копировать плуги, но они употребляютъ на землерѣжущія части простое желѣзо вмѣсто твердой стали высокой закалки, какая требуется для этихъ частей плуговъ европейскою машиностроительною техникою Отсутствіе молотилокъ у китайцевъ приводитъ къ тому, что цѣлый мѣсяцъ (сентябрь), а иногда и срокъ еще большій, совершенно пропадаетъ для хлѣбной торговли, хотя сухая осень въ Маньчжуріи, хорошее состояніе грунтовыхъ дорогъ и возможность пользованія, кромѣ того, водными путями даютъ производителямъ полную возможность предлагать рынку зерно новаго урожая, не ожидая зимняго пути. Но молотьба ручнымъ спобомъ этого не дозволяетъ, требуя затраты массы времени на исполненіе этой операціи. Кромѣ того, зерно получается сорное и несортированное. Если въ Россіи, въ наиболѣе глухихъ мѣстахъ, крестьяне продолжаютъ молотить въ ручную, то періодъ молотьбы тамъ совпадаетъ съ осенней распутицей, когда все равно хлѣбъ нельзя вывозить на рынки, а потому потеря времени не имѣетъ значенія. Эти параллели не говорятъ въ пользу экономичности китайской системы. Главнымъ козыремъ маньчжурскихъ земледѣльцевъ является такимъ образомъ вовсе не ихъ система, не выдерживающая научной критики, а незнаніе неурожаевъ, отъ которыхъ страхуетъ ихъ плодородная почва, орошаемая въ нужное время присущими климату Маньчжуріи періодическими дождями. При помощи агрономической науки Маньчжурія въ будущемъ можетъ развить свою производитель-

ность до неопредѣленныхъ размѣровъ. Но этотъ самый главный рессурсъ экономическаго развитія Маньчжуріи остается не использованнымъ, что должно бы составлять прямую задачу Россіи, исполненіе которой было бы къ нашей пользѣ. Переимчивые во всемъ, что ведетъ непосредственно къ ихъ выгодѣ, китайцы охотно пошли бы въ обученіе къ русскимъ агрономамъ и восприняли бы рекомендованныя ими орудія земледѣлія, конструированныя примѣнительно къ мѣстнымъ условіямъ. И если бы плодомъ сдѣланныхъ въ сказанныхъ направленіяхъ усилій явился впослѣдствіи удвоенный и утроенный сборъ хлѣбовъ съ полей, раскинувшихся въ обширномъ Сунгарійскомъ бассейнѣ, то въ глазахъ разсчетливаго туземнаго населенія русская агрономическая наука вознеслась бы чрезвычайно высоко, а практическіе результаты возможнаго увеличенія производительности хлѣба въ этомъ раіонѣ впослѣдствіе наглядно бы осязались по развитію торговыхъ оборотовъ съ хлѣбомъ въ Харбинѣ; по оживленію перевозокъ хлѣбныхъ грузовъ по К. В. ж. д. и на судахъ русскаго рѣчного парового коммерческаго флота по Сунгари; по сбыту въ Маньчжурію земледѣльческихъ машинъ; по ввозу въ край русскихъ товаровъ для продажи туземцамъ, покупная способность которыхъ всецѣло зависитъ отъ успѣховъ сельскаго хозяйства.

